TYGODNIK • 12.10.1975 CENA 3 ZŁ

41
1266

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU PO KRAJU

UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY POLSKĄ I PORTUGALIĄ

W czasie wizyty prezydenta Portugalii w Polsce podpisano 30 września m.in. umowę międzynarodową o transporcie lotniczym między Polską i Portugalią. Ze strony polskiej umowę podpisał minister Komunikacji **Mieczysław Zajfryd**, a ze strony portugalskiej minister **Jorge Campinos**.

Jak oświadczył dziennikarzom rzecznik prasowy rządu, wiceminister **Włodzimierz Janiurek**, umowa o transporcie lotniczym stwarza warunki formalno-prawne dla rozwoju transportu lotniczego, towarowego i pasażerskiego. Powinno się to przyczynić do pogłębienia współpracy ekonomicznej, turystyki i kontaktów osobowych pomiędzy obu krajami.

POLSKIE „ISKRY" DLA INDII

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu rozpoczęła realizację kontraktu handlowego na dostawę dla Indii odrzutowych samolotów szkolno-treningowych TS-11 „Iskra". Dokonany po raz pierwszy przez Indie zakup polskich samolotów „Iskra" jest wymownym przykładem rosnącego zainteresowania zagranicy konstrukcjami lotniczymi Polski.

W latach 50-tych, na przykład, wysoką renomę zdobyły sobie w Indii polskie szybowce demonstrowane m.in. wówczas premierowi Nehru, który odbył lot na polskim „Bocianie" pilotowanym przez Wandę Szemplińską.

Pierwsza partia „Iskier" dla Indii odebrana została w Mielcu w końcu września br.

Dodajmy, że mieleckie zakłady „PZL" odwiedziła 30 września bawiąca w Polsce z wizytą delegacja parlamentu Republiki Indii. Goście zwiedzili wytwórnię, zapoznali się z historią i całokształtem produkcji lotniczej WSK, interesując się produkcją samolotów, a szczególnie „Iskrą", wersją rolniczą An-2 i rolniczym odrzutowcem M-15.

50-LECIE POLSKICH LOTNICZYCH ZNACZKÓW POCZTOWYCH

We wrześniu br. minęło 50 lat od wprowadzenia do obiegu pierwszych polskich lotniczych znaczków pocztowych. Dla upamiętnienia tego wydarzenia Ministerstwo Łączności wydało dwa znaczki pocztowe o wartościach nominalnych stosowanych w korespondencji lotniczej. Znaczek o wartości 2,40 zł przedstawia sylwetkę samolotu „Albatros" z lat 1918–1925, drugi — o wartości 4,90 zł — fragment samolotu Il-62 w barwach LOTU. Znaczki wydrukowano techniką offsetową, a autorem projektów jest art. plastyk **Jacek Brodowski**. W dniu wprowadzenia znaczków do obiegu (10 września) znalazły się w sprzedaży koperty pierwszego dnia obiegu z okolicznościowym datownikiem urzędu pocztowego Warszawa 1.

PIĘCIOBÓJ SPADOCHRONOWY W MIELCU

W Mielcu rozegrano IX zawody ogólnopolskie w pięcioboju spadochronowym. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył **Andrzej Krasoń** (Aeroklub Mielecki), przed **Stanisławem Habelem** (Aeroklub Zagłębia Miedziowego Lubin). Drużynowo zwyciężyli gospodarze z Aeroklubu Mieleckiego, przed zespołem aeroklubu z Lubina.

II ŚWIĘTOKRZYSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE

W Aeroklubie Kieleckim rozegrano II Świętokrzyskie zawody samolotowe rajdowo-nawigacyjne, z udziałem załóg aeroklubów z Dęblina, Kielc, Łodzi, Radomia i Świdnika. Pierwsze dwa miejsca zajęły załogi kieleckie: **Bogdan Szybalski – Tadeusz Otko** i **Ryszard Haman – Bogdan Peczela**, na trzecim miejscu uplasowała się załoga radomska: **Anna Chodakowska – Sławomir Pudzianowski.**

WYDAWNICTWA

Nakładem „Książki i Wiedzy" ukazała się publikacja **Eugeniusza Banaszczyka „SKRZYDLATA DYWIZJA"**, z serii Wydawnictw Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa – Biblioteka Pamięci Pokoleń. Treścią książki są narodziny ludowego Lotnictwa Polskiego w Związku Radzieckim w 1943 r., jego rozwój i szlak bojowy mieszanej dywizji lotniczej. Str. 199, cena 20 zł.

ZJAZD WYCHOWANKÓW AEROKLUBU KIELECKIEGO

Aeroklub Kielecki organizuje z okazji 30-lecia swego istnienia zjazd wychowanków, który odbędzie się 25 października 1975 r.

Wpłatę w wysokości 200 zł od osoby prosimy kierować na adres: Aeroklub Kielecki, 26-001 Masłów k/Kielc – lotnisko.

W SKRÓCIE

● **W pełnym** toku znajduje się realizacja zobowiązań, jakie pracownicy WSK „PZL" w Rzeszowie podjęli się dla uczczenia VII Zjazdu PZPR, a których wartość oblicza się na ok. 10 milionów złotych.

● **W Dowództwie** Wojsk Lotniczych odbyła się 13 września br. narada partyjno-służbowa przed VII Zjazdem PZPR. Podobna narada odbyła się w Dowództwie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

● **W Gdańsku** obradował w dniach 16–19 września XVII Zjazd Polskiego Towarzystwa Astronomicznego, w którym uczestniczyło ponad 100 naukowców.

● **We wrześniu** minęło 10 lat od uruchomienia przez PLL LOT regularnej linii lotniczej między Warszawą i Frankfurtem nad Menem (RFN), którą obecnie eksploatują wspólnie samoloty LOTU i zachodnioniemieckiej „Lufthansy"; w 1974 r. przewieziono na niej 80 578 pasażerów, z tego na samolotach LOTU – 40 773 osoby.

● **Poznań** włączony został 15 września do systemu nocnych lotniczych połączeń pocztowych ze stolicą.

● **Z powodu** niesprzyjającej pogody, nie zostały rozegrane XII Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji, których organizatorem, w dniach 22–27 września br., był Aeroklub Radomski – Centralny Ośrodek Akrobacji Samolotowej.

WYNIKI XIII RAJDU SAMOLOTOWEGO DZIENNIKARZY I PILOTÓW

W Sali Rycerskiej Ratusza we Wrocławiu odbyło się 27 września br. zakończenie XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Wziął w nim m. in. udział sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk. pil. **Mieczysław Goworek.**

Jury obradujące pod przewodnictwem red. **Władysława Pawłowicza** ogłosiło wyniki konkursu dziennikarskiego XIII Rajdu.

W dziale publikacji prasowych pierwsze miejsca ex aequo zajęli: **Emil BILL** („Żołnierz Wolności") i **Wiesław DZIĘCIOŁOWSKI** („Słowo Polskie" — Wrocław), którzy zdobyli po 850 pkt. Na trzecim miejscu uplasował się **Tomasz AGATOWSKI** („Wiraże" — Poznań) — 825 pkt.; na czwartym **Tadeusz PATAN** („Kronika Beskidzka" — Bielsko-Biała) — 800 pkt., a na piątym — **Henryk KUCHARSKI** („Skrzydlata Polska") — 787 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 6. **Bogdan KAZNOWSKI** („Przyjaźń") — 775 pkt., 7—8. **Małgorzata ALBRECHT** („Gazeta Lubuska" — Zielona Góra) i **Urszula GARBIEŃ** („Kobieta i Życie" — „Filipinka") — po 762 pkt., 9. **Jerzy IWASZKIEWICZ** („Głos Pracy") — 750 pkt., 10. **Wiesław WIŚNIEWSKI** („Głos Pomorza" — Koszalin) — 712 pkt., 11. **Zenon BOSACKI** („Tydzień" — Poznań) — 638 pkt., 12. **Joanna SOLSKA** („Sztandar Młodych") — 512 pkt., 13. **Włodzimierz PAŁUSZKIEWICZ** („Express Poznański") — 437 pkt., 14. **Ireneusz CHOROSZUCHA** („Gazeta Współczesna" — Białystok) — 350 pkt., 15. **Andrzej SZMAK** („Kujawy" — Inowrocław) — 175 pkt.

W dziale publikacji radiowo-telewizyjnych pierwszej nagrody nie przyznano. Drugie miejsce zajął **Tomasz PIOTROWSKI** (PR — Białystok) — 815 pkt.

Jury przyznało specjalne wyróżnienie fotoreporterowi **Bernardowi KOSZEWSKIEMU** — za całokształt twórczej działalności w rajdach dziennikarzy i pilotów.

17 dziennikarzy — uczestników Rajdu nie nadesłało swych prac na konkurs dziennikarski.

We wrocławskim Ratuszu ogłoszono również wyniki końcowe i punktację załóg XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, będące sumą punktów za konkurencje lotnicze i konkurs dziennikarski. Wyniki przedstawiają się następująco:

1. Pil. **Witold Świadek** (Aeroklub Rzeszowski) — red. red. **Urszula Garbień** („Kobieta i Życie" — „Filipinka") i **Jerzy Iwaszkiewicz** („Głos Pracy") — 2 408,8 pkt.
2. Pil. i red. **Henryk Kucharski** (Aeroklub Warszawski — „Skrzydlata Polska") — red. **Bogdan Kaznowski** („Przyjaźń") — 2 349,8 pkt.
3. Pil. **Jerzy Brzeziński** (Aeroklub Poznański) — red. red. **Zenon Bosacki** („Tydzień") i **Włodzimierz Paluszkiewicz** („Express Poznański") — 1 930,6 pkt.
4. Pil. **Andrzej Korzeniowski** (Aeroklub Pomorski — Toruń) — red. red. **Tomasz Agatowski** („Wiraże") i **Andrzej Szmak** („Kujawy") — 1 904,6 pkt.
5. Pil. **Eugeniusz Trochimowicz** (Aeroklub Białostocki) — red. red. **Ireneusz Choroszucha** („Gazeta Współczesna") i **Tomasz Piotrowski** (PR — Białystok) — 1 885,6 pkt.
6. Pil. **Waldemar Gross** (Aeroklub Wrocławski) — red. red. **Jacek Bryl** („Sportowiec") i **Wiesław Dzięciołowski** („Słowo Polskie") — 1 784,8 pkt.
7. Pil. **Ryszard Wyroba** (Aeroklub Bielsko-Bialski) — red. **Tadeusz Patan** („Kronika Beskidzka") — 1 638 pkt.
8. Pil. **Tadeusz Banaś** (Aeroklub Krakowski) — red. red. **Emil Bill** („Żołnierz Wolności") i **Wojciech Taczanowski** („Dziennik Polski") — 1 635,3 pkt.
9. Pil. **Henryk Sienkiewicz** (Aeroklub Ziemi Lubuskiej) — red. red. **Małgorzata Albrecht** („Gazeta Lubuska") i **Zbigniew Bryczkowski** („Prawo i Życie") — 1 496 pkt.
10. Pil. **Ryszard Matuszewski** (Aeroklub w Słupsku) — red. red. **Włodzimierz Konarski** (PR — Koszalin) i **Wiesław Wiśniewski** („Głos Pomorza") — 1 484,7 pkt.
11. Pil. **Jerzy Wyciślak** (Aeroklub Ostrowski) — red. red. **Aleksander Bukowiecki** („Kurier Polski") i **Joanna Solska** („Sztandar Młodych") — 1 376 pkt.

Zwycięzcy konkursu dziennikarskiego otrzymali nagrody ufundowane przez Zarząd Główny Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL", RSW „Prasa — Książka — Ruch", PLL LOT, WSK „PZL" — Okęcie, Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, redakcje „Żołnierza Wolności" i „Skrzydlatej Polski" oraz płk. **Eugeniusza Banaszczyka.** **(kon)**

NASZA OKŁADKA:

Flaga z lotniczym emblematem na maszcie. Dzień lotny w jednostce śmigłowców — trwa intensywne szkolenie młodych pilotów. O ludziach latających na Mi-8 — piszemy na stronie 4.

Zdjęcie: LESZEK WROBLEWSKI

W NASTĘPNYM NUMERZE:

NA HORYZONCIE

ŚWIĘTO LOTNICTWA W PIOTRKOWIE

Tak trzeba nazwać wydarzenie, które miało miejsce w niedzielę, 28 września, w Piotrkowie Trybunalskim. W tym dniu bowiem na tamtejszym lotnisku, przy licznym udziale społeczeństwa województwa piotrkowskiego, oddano do użytku nowo wybudowany obiekt — port lotniczy, łączący w sobie ośrodek lotniczy z internatem. Ten jednopiętrowy budynek, wielofunkcyjny i nowocześnie wyposażony (posiada m. in. 80 miejsc w pokojach 2-osobowych), będzie zapewne przedmiotem zazdrości niejednego z aeroklubów. Bo też jest czego mieszkańcom, a szczególnie młodzieży ziemi piotrkowskiej, zazdrościć.

Uroczystość na lotnisku piotrkowskim 28 września była dla społeczeństwa tego regionu autentycznym świętem lotnictwa. Świętem nie tylko dlatego, że odbyły się tego dnia pokazy lotnicze, ale przede wszystkim z tego powodu, ponieważ nowo oddana inwestycja koronuje niejako piękną inicjatywę i ambicje społeczeństwa piotrkowskiego posiadania na swoim terenie ośrodka sportu lotniczego.

Dodajmy, że jest to inicjatywa społeczna. Zarówno lotnisko jak i nowo wybudowany na nim obiekt — powstały w dużej mierze dzięki pracy społecznej mieszkańców miasta i dawnego powiatu, a obecnie województwa piotrkowskiego. Wyszły tej inicjatywie naprzeciw władze partyjne i administracyjne regionu, potrafiły też rozbudzając entuzjazm dla lotnictwa skutecznie wspierać społeczną działalność pomocą materialną.

Piotrkowianie lotnictwem interesowali się od dawna, bo też i miasto ma pewne tradycje lotnicze. Kilka lat temu powstał w nim społeczny komitet budowy lotniska i ośrodka sportu lotniczego. Energiczna działalność miejscowych działaczy dość szybko owocowała. Inicjatywie życzliwie patronowali nie tylko ojcowie regionu ale i Aeroklub Łódzki, który rychło otworzył w Piotrkowie swą filię. Lata i skacze się tam od paru lat, a w lecie organizowano z powodzeniem lotnicze obozy szkoleniowe dla młodzieży. Wraz z wybudowaniem na lotnisku tak bardzo potrzebnego obiektu, Piotrków zyskał odpowiednią bazę spełniającą warunki dla samodzielnego ośrodka sportu lotniczego.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL podjął decyzję o powołaniu samodzielnego Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej, który pełnił będzie zarazem funkcję samolotowego ośrodka rajdowo-nawigacyjnego. Wielka to satysfakcja dla społeczników piotrkowskich, społeczeństwa i władz regionu. Jest to też przykład mądrej, dobrej roboty, a zarazem wskazówka dla innych — jaką drogą iść do tworzenia nowych aeroklubów.

Gratulujemy społeczeństwu miasta i województwa piotrkowskiego, a nowy ośrodek sportu lotniczego witamy z satysfakcją w naszej lotniczej rodzinie.

Ikarus



ROZMOWA

Z DYREKTOREM CENTRALNEGO ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO

Mgr. inż. ZDZISŁAWEM OLSZAŃSKIM



ZAWSZE GOTOWI NA RATUNEK

Polskie lotnictwo sanitarne zrobiło między VI a VII Zjazdem PZPR duży postęp w świadczeniu usług dla naszego społeczeństwa. Polepszyła się operatywność lotów, zwiększono ilość usług, wymieniono sprzęt lotniczy na bardziej nowoczesny, wzrosły kwalifikacje zawodowe personelu latającego, medycznego i technicznego, uzyskano wysoki wskaźnik bezpieczeństwa lotów, uporządkowano wiele spraw w zakresie przepisów dotyczących działalności tego lotnictwa. Nieustannie trwa proces podwyższania kwalifikacji pracowników poprzez szkolenie specjalistyczne.
Prasa, radio i telewizja dość często informują społeczeństwo o działalności lotnictwa sanitarnego, a zwłaszcza o ratowaniu przez jego pilotów wielu ludzi, w trudnych sytuacjach pogodowych i terenowych. Wykonują oni często loty wręcz wyczerpujące. Ich dewizą bowiem jest idea niesienia pomocy tym wszystkim, którzy jej potrzebują.

– Społeczeństwo polskie – zwracam się do mgra inż. Zdzisława Olszańskiego – darzy ogromną sympatią lotnictwo sanitarne, które staje się coraz bardziej doceniane i potrzebne. Co na to wpłynęło?

— Specyfika niesienia pomocy, ofiarność personelu, a przede wszystkim skuteczność działania.

– Lotnictwo sanitarne jest jednym z elementów działania pomocy doraźnej służby zdrowia. W tym tkwi sens istnienia lotniczej służby sanitarnej...

— Oczywiście. Naszym podstawowym zadaniem jest interwencja w tych wszystkich przypadkach, kiedy potrzebna jest pomoc natychmiastowa. Może ona przybierać różne formy, np. przewóz leków, krwi, aparatury medycznej, przewóz chorego do szpitala albo też szybkie dowiezienie konsultanta do chorego. Może to być pomoc specjalna, związana z ratowaniem na morzu lub w górach, w przypadku katastrofy lub klęski żywiołowej. Przedsięwzięć tego rodzaju wykonaliśmy wiele, w tym także w bardzo trudnych okolicznościach. Nasi piloci odnajdywali i ratowali rozbitków na morzu, odnajdywali zaginione kutry rybackie, dostarczali leki na pokłady statków, zabierali rozbitków z kry lodowej bezpośrednio do śmigłowca, odnajdywali i ratowali turystów w górach, wielokrotnie udzielali skutecznej pomocy w okresie trwania klęski żywiołowej.

– Pozostają jeszcze transporty chorych...

— Tak. Obok niesienia szybkiej pomocy doraźnej i zadań o charakterze specjalnym, wykonujemy również transporty chorych. Mam tutaj na myśli takie przypadki, w których stopień pilności nie odgrywa zasadniczej roli, a użycie samolotu podyktowane jest tym, że przewóz karetką samochodową byłby dla chorego zbyt uciążliwy, a niejednokrotnie nawet szkodliwy. Sytuacje takie mają miejsce przede wszystkim przy przewozach chorych na odległości powyżej 200 km. Wówczas to względy natury humanistycznej — skrócenie czasu przewozu, oszczędzenie choremu niewygód lub cierpień — idą w parze z czynnikami natury ekonomicznej. Oczywiście transport samolotem na odległość kilkuset kilometrów jest bardziej opłacalny od przewozu karetką samochodową. W tym przypadku istotne jest to, iż wspomniana karetka, tak bardzo potrzebna na terenie miasta lub województwa, nie zostaje wyłączona na kilka dni z jej normalnych zadań.

– Czy w związku ze zmianą podziału administracyjnego naszego kraju istnieje potrzeba powołania nowych zespołów lotnictwa sanitarnego?

— Nie ma takiej potrzeby. Siedziby zespołów są tak usytuowane, że obszar całego kraju ma pełną osłonę lotnictwa sanitarnego.

– Wspomniał Pan o trzech podstawowych warunkach jakie muszą być spełnione, aby prawidłowo działało lotnictwo sanitarne. Jakie to warunki?

— Aby mogło ono wykonywać zadania w sposób właściwy, do których zostało powołane, musi dysponować dobrze wyszkolonym personelem latającym, medycznym i technicznym, musi mieć odpowiedni sprzęt lotniczy oraz musi działać w oparciu o proste, funkcjonalne zasady organizacyjne, gwarantujące niezbędną operatywność.

– Lotnictwo sanitarne sprawnie działające w naszym kraju świadczy o tym, że wspomniane warunki zostały dopełnione. Proste, funkcjonalne zasady organizacyjne – jak pan wspomniał – zdały i nadal zdają bardzo dobrze codzienny egzamin. Może kilka informacji o ludziach...

— Począwszy od zorganizowania lotnictwa sanitarnego w Polsce Ludowej, po dzień dzisiejszy, cały personel dobierany jest bardzo starannie. Na przykład od załóg latających — obok wszystkich kwalifikacji zawodowych — wymagamy pewnych dodatkowych wartości. Praca personelu latającego nie jest łatwa; często graniczy z dużym ryzykiem własnym i wówczas od ludzi tych oczekujemy nawet poświęcenia. Wysokie kwalifikacje naszych pilotów idą w parze z ich osiągnięciami w niesieniu pomocy. Przykładów ofiarności, odwagi, a często nawet bohaterstwa personelu lotnictwa sanitarnego w ostatnich latach, nie sposób wymienić. Jesteśmy dumni z ich pracy.

– Jak się orientuję, lotnictwo sanitarne dysponuje coraz nowocześniejszym sprzętem...

— Ze sprzętem lotniczym nie mamy trudności. W tej pięciolatce nastąpiła pełna wymiana śmigłowców SM-1 i SM-2 na nowe Mi-2. Tylko cztery zespoły oczekują jeszcze na śmigłowce: w Bydgoszczy, Lublinie, Olsztynie i Poznaniu. Otrzymają je do końca bieżącego roku. Nastąpiła także częściowa wymiana zużytych samolotów we wszystkich zespołach lotnictwa sanitarnego na samoloty typu „Morava". Sprzęt, którym dysponujemy i który przyjmiemy w niedalekiej przyszłości, zapewni nam ciągłość usług sanitarnych do roku 1980. W związku z otrzymywanym nowym sprzętem lotniczym (Mi-2 i „Morava") prowadzimy nieprzerwanie szkolenie personelu latającego i technicznego. Aktualnie 80% tego personelu przeszkolono już na wspomnianym sprzęcie.

Śmigłowiec sanitarny Mi-2 startujący na zapleczu szpitala w Zakopanem. Lekarz znajdujący się na pokładzie śmigłowca leci do ciężkiego wypadku w Tatrach.



– Coraz nowszy sprzęt lotniczy ma pewien wpływ na wzrost usług sanitarnych. O ile procent one wzrosły? Mam w tym przypadku na myśli lata końcowe poprzedniej pięciolatki i analogiczny okres, czyli koniec roku 1974 i początek 1975 r.

— Wzrot usług nastąpił o 45 procent. Ale nie tylko nowszy sprzęt zadecydował o wzroście usług. Duży wpływ miało objęcie wsi systemem ubezpieczeń społecznych, a także systematyczne zwiększanie się kwalifikacji załóg jak również lepsza koordynacja lotów.

– Ile usług wykonuje rocznie lotnictwo sanitarne?

— Około 11 tysięcy. W tej pięciolatce od 1970 do 1 lipca 1975 r. wykonano ponad 50 tysięcy usług. W tym samym okresie załogi przebyły w powietrzu ponad 70 tysięcy godzin i przeleciały blisko 10 milionów kilometrów.

– Czy można wyróżnić któryś z zespołów lotnictwa sanitarnego?

— Wszystkie zespoły pracują sprawnie. Ze względu jednak na szereg inicjatyw w ostatnim czasie, a także operatywne działania, wymieniłbym Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie. Szczególnie inicjatywy w niesieniu pomocy w Tatrach wyróżniają go spośród innych zespołów.

– Zamierzenia na najbliższą przyszłość?

— Nie sposób wymienić wszystkich. Między innymi będziemy rozwijać współpracę z GOPR-em (ratownictwo górskie) oraz z Urzędami Morskimi (ratownictwo morskie). Będziemy szukać nowych, lepszych form organizacji naszej pracy. Chcemy, aby opieka i pomoc, którą niesiemy z powietrza, była jeszcze szybsza i bardziej skuteczna.

– Wydaje mi się, że za mało mówimy o poziomie naszego lotnictwa sanitarnego, że pod tym względem wyprzedzamy wiele wysoko rozwiniętych krajów europejskich...

— To prawda. Jest to jednak rola masowych środków przekazu. Ze swej strony dodam, że polskie lotnictwo sanitarne stosunkowo młode, bo zorganizowane przed dwudziestu laty, ma już olbrzymi dorobek i piękne tradycje. Lotnictwo to spełnia wyższą i nowoczesną zarazem formę świadczeń społecznych i jest dużą zdobyczą socjalną naszego ustroju.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

W JEDNOSTCE ŚMIGŁOWCÓW



Widok ze śmigłowca na śmigłowce.

Głośna przed laty powietrzna operacja nad Czechowicami była udanym przedsięwzięciem wojskowych pilotów. Z pomocą śmigłowców w zakładach rafineryjnych zamontowano ok. 150 olbrzymich iglic odgromnikowych zamiast w 240 — w 15 dni.

Zastosowanie wojskowych dźwigów latających w zakładach farmaceutycznych w Stargardzie skróciło wymianę zbiorników z 28 do 2 dni.

Gdy elektrowni kozienickiej groziło wstrzymanie produkcji załoga Mi-8 z pilotem ppłk. Bronisławem Gawdzisem pomogła zmontować na wysypisku żużlu i popiołu kilkutonowe urządzenia do studzien odwadniających w miejscu uniemożliwiającym transport stalowych elementów drogą ziemną.

W kraju głośne stały się nazwiska pilotów: kpt. Stefana Wietechy, mjr. Wincentego Wirbuła, ppłk. Bronisława Gawdzisa — autorów wielu powietrznych operacji, które w latach 1967—1975 przysporzyły krajowi blisko 90 mln złotych oszczędności! Ale usługi świadczone na rzecz gospodarki narodowej to nie wyłączna rola wojskowych śmigłowców transportowych. Od pewnego czasu funkcję tę przejęła wyspecjalizowana placówka „Instal". Wojskowi piloci nadal współpracują z „Instalem", służą doświadczeniem, fachową radą.

Na co dzień, tak jak we wszystkich jednostkach lotniczych, załogi śmigłowców doskonalą swój kunszt bojowy. W jednostce, której śmigłowce wielokrotnie zawisały nad kominami fabryk, placami budów, trwa intensywne szkolenie. W sztabowych dokumentach przechowuje się liczne podziękowania zakładów produkcyjnych za pomoc okazaną w najtrudniejszych chwilach.

...Dziś dzień młodych pilotów. Kilku spośród „asów" wykonuje zadania poza macierzystym lotniskiem. Inni wypoczywają na urlopach. Ale z tego powodu nie zanotowano przerw w szkoleniu.

Lotami kieruje mjr Zenon Szyszko. Potulne „Ważki" uzbraja w rakiety chor. Jan Trocha.

Można startować... Szybciej niż bojowe myśliwce unoszą się w powietrze ciężkie Mi-8. Ogłuszający warkot silników wzmaga się. Za chwilę tworzą bojowe szyki. Pozorują atak na pojazdy pancerne „nieprzyjaciela".

Od czasu wprowadzenie śmigłowców do arsenału współczesnego pola walki spełniają one różnorodne funkcje i należą do wypróbowanych środków transportu ludzi i sprzętu wojskowego.

Młodzi piloci pochłaniają każde najdrobniejsze tajniki wykorzystywania śmigłowców w transporcie. Nie uczestniczyli dotąd w „Duecie", „Palisadzie" „Barierze". Ale każdego dnia mogą być wezwani na pomoc.

Czy znajdą się dla nich wdzięczniejsze nazwy przyszłych operacji...?

JERZY CHOJNACKI

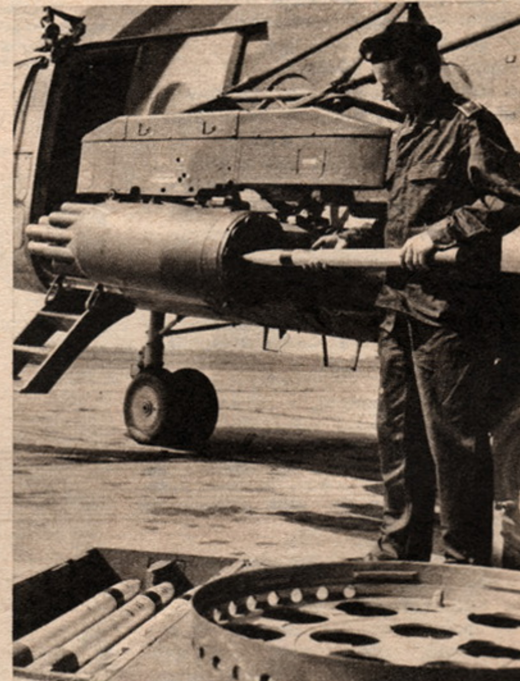
Zdjęcia: **Leszek Wróblewski**



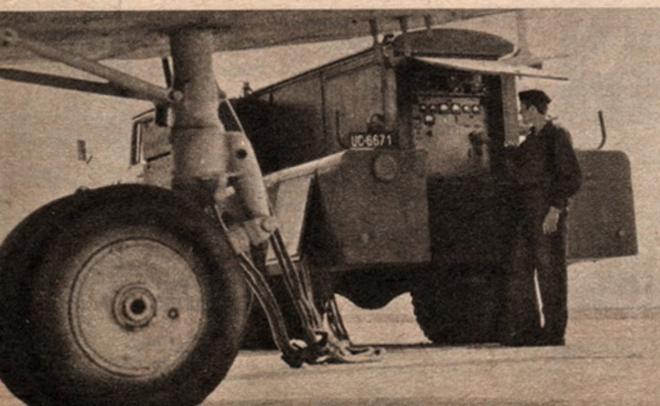
Lotami młodych pilotów kieruje mjr Zenon Szyszko (powyżej). Za chwilę nastąpi rozruch śmigłowca (poniżej).



Podoficerowie służby technicznej przystępują do przeglądu maszyn (powyżej). Napełnianie zbiorników paliwem (niżej).



Chorąży Jan Trocha — doświadczony specjalista od uzbrojenia.







Rozmowa dwóch skoczków: Janusza Maca z Rzeszowa (po lewej) i Grzegorza Lisiewicza z Łodzi (po prawej), zapewne dotyczy akrobacji spadochronowej. Zdjęcia autora



Przed namiotem ekipy polskiej. Polowe składanie spadochronów. Piękna słoneczna pogoda wpłynęła na uzyskanie dobrych wyników sportowych.

SPRAWDZIAN SPADOCHRONOWY

Spiska Nova Ves — malownicze 30-tysięczne miasteczko położone w dolinie rzeki Hornad na Słowacji — było w dniach 1—12 sierpnia br. terenem zmagań spadochroniarzy Bułgarii, CSRS, NRD, Polski, Węgier i ZSRR.

Zawody były generalną próbą sił przed oczekującymi spadochroniarzy mistrzostwami Europy w Jugosławii. W zawodach brało udział 60 skoczków, w tym 30 kobiet. Rozegrano trzy konkurencje (6 skoków indywidualnych na celność, 3 grupowe i 3 na akrobację).

Zadziwiające są świetne wyniki czołówki spadochroniarzy w akrobacji, mimo coraz bardziej rygorystycznego systemu sędziowania (na 73 zawodników tylko 3 osoby nie były karane). Szczególnie duże postępy czynią reprezentanci CSRS i NRD.

Zespół polski wypadł zdecydowanie słabo w porównaniu z innymi reprezentacjami. Złożyło się na to szereg przyczyn: brak obozu treningowego bezpośrednio przed zawodami, duże trudności organizacyjne i sprzętowe na poprzednich zgrupowaniach w Krośnie i Nowym Targu, gdzie plan szkoleniowy zrealizowano zaledwie w połowie. W prowadzeniu treningu przeszkodziła wówczas zła pogoda. Zawodnicy nasi wykonali jedynie po około 100 skoków zamiast planowanych 180.

Jak przygotowali się zwycięzcy zawodów?

Skoczkowie radzieccy wykonali do zawodów średnio po ok. 400—500 skoków z 700 planowanych w cyklu treningowym do mistrzostw Europy. Zawodnicy NRD i CSRS natomiast po 300—400 skoków. Po 200—300 skoków wykonali zawodnicy Bułgarii i Węgier. Stąd też czwarte miejsce w skokach celnościowych Grażyny Kudłek i Wacława Czyża można uznać za duży skuces.

Skład ekipy Aeroklubu PRL: kierownik — Wiesław Dudziński, trener — Ryszard Kuś, sędzia — Zdzisław Szwedziuk, zawodnicy: Janina Borkowska, Anna Kwaśnik, Grażyna Kudłek, Małgorzata Trepka, Elżbieta Paterek, Wiesław Szelc, Wacław Czyż, Janusz Mac, Grzegorz Lisiewicz, i Ryszard Wiśniewski.

Konkurencja I: — skoki na celność lądowania: **Kobiety:** 1. Barbara Buchholtz (NRD) — 0,34 m; 2. Aleksandra Szwaczko (ZSRR) — 0,35 m; 3. Natalia Mamaj (ZSRR) — 0,36 m; 4. Kudłek — 0,37; 8. Borkowska — 1,57 m; 12. Paterek — 3,22 m; 16. Trepka — 4,30 m; 24. Kwaśnik — 6,48 m; **mężczyźni** — 1. Ivo Skotak — 0,08 m; 2. Stanislav Lacina — 0,10 m; 3. Antoni Kutalekin — 0,15 m — wszyscy z CSRS; 4. Czyż — 0,25 m; 12. — Szelc — 0,57 m; 17. Wiśniewski — 0,84 m; 23. Mac — 2,92 m; 28. Lisiewicz — 7,84 m.

Konkurencja II: akrobacja: **kobiety** — 1. Aleksandra Szwaczko (ZSRR) — 9,08; 2. Natalia Siergiejewa (ZSRR) — 8,20; 3. Irina Klabuhn (NRD) — 8,45; 16. Kwaśnik — 10,07; 17. Kudłek — 10,40; 21. Borkowska — 11,30; 25. Paterek — 12,62; 28. Trepka — 13,97; **mężczyźni** — 1. Władimir Górny — 6,87; 2. Nikołaj Uszmajew — 6,89; 3. Grigorij Surapko — 7,01, — wszyscy z ZSRR; 11. Mac — 8,2; 17. Lisiewicz — 8,41; 25. Szelc — 9,78; 29. Wiśniewski — 10,88; 30. Czyż — 11,7.

Konkurencja III: skoki grupowe na celność lądowania: **kobiety** — 1. Bułgaria — 7,65 m; 2. ZSRR — 10,80 m; 3. NRD — 11,13 m; 4. Polska — 13,28 m. **mężczyźni** — 1. CSRS — 1,03 m; 2. ZSRR — 2,03 m; 3. NRD — 3,90 m; 6. Polska — 7,04 m.

Końcowa klasyfikacja kobiet: 1. ZSRR — 18,099 pkt.; 2. NRD — 21,107 pkt.; 3. Bułgaria — 24,880 pkt.; 4. Polska — 24,880 pkt.; **mężczyzn:** 1. ZSRR — 14,003 pkt.; 2. CSRS — 16,103 pkt.; 3. NRD — 17,577 pkt.; 5. Polska — 19,894 pkt.

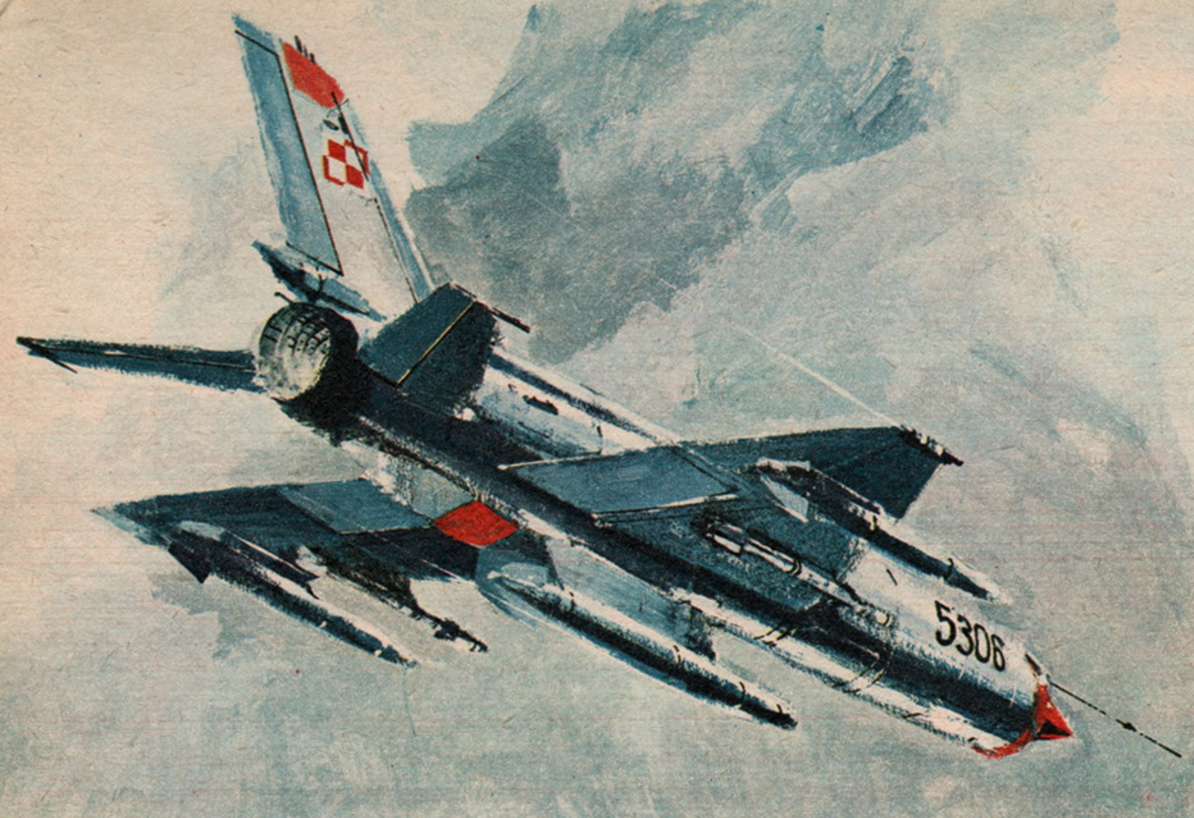
RYSZARD KUŚ

Chwila odpoczynku przed następną kolejką skoków na celność lądowania. Od lewej: R. Kuś, G. Kudłek, J. Mac, R. Wiśniewski, W. Szelc.



Skoczkowie polscy w dniu otwarcia zawodów, od lewej: G. Kudłek, E. Paterek, A. Kwaśnik, J. Borkowska, G. Lisiewicz, R. Wiśniewski, W. Czyż i W. Szelc.





Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

Żołnierz Polski

Na przełomie sierpnia i września br. obchodził 30-lecie tygodnik ilustrowany „Żołnierz Polski". Pierwszy numer pisma, noszący ten tytuł, ukazał się z datą 24 sierpnia 1945 roku, tym samym jest to jedno z najstarszych czasopism w Polsce Ludowej. W okresie swego 30-lecia „Żołnierz Polski", tygodnik Głównego Zarządu Politycznego WP, a począwszy od roku 1960 również Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju — powołany do oddziaływania na szerokie kręgi społeczeństwa — starał się dobrze służyć sprawie popularyzacji tradycji ludowego Wojska Polskiego, ludowej obronności oraz umacniania sojuszu i przyjaźni z armiami socjalistycznymi.

W miesiącu, w którym przypada Dzień Wojska Polskiego, udostępniamy miejsce na naszych łamach publikacjom, których autorami są koledzy-dziennikarze z tygodnika-jubilata...

Nasze gratulacje!

NIEMOŻLIWOŚĆ

Zazdrośnie zerknął na stojący obok samolot. Bojowe rakiety... z takimi nie ma strachu o rezultat przechwycenia. Wystarczy dopędzić cel i przycisnąć spust; reszty dokonają automaty. Jego czeka dziś zadanie trudniejsze. Niby też wywiezie w górę rakietę, niby zewnętrznie niczym nie różni się ona od tamtych obok, ale jego rakieta jest ślepa, ćwiczebna. I po odpaleniu — po dojściu do celu, po prostu przemknie obok niego, odejdzie w noc, zgaśnie, runie na martwe pagórki stepu, roztrzaska się. Wtedy będzie już daleko w bok od celu, do którego zbliżają się następni — właśnie ci z bojowymi rakietami.

Trudno mieć do kogokolwiek pretensję o tę ślepą rakietę, bo to zwykła kolejność poligonowego szkolenia. Jutrzejszej nocy podwieszą mu pod skrzydło tamtą, bojową, wszystkowiedzącą. I wtedy dostąpi radości rozjaśnienia czerni nieba błyskiem wybuchu, wtedy zniszczy cel. A dziś, ech... taki sobie, właściwie spacerowy lot.

Po raz któryś spojrzał na krążek zielonkawo świecących cyfr na tarczy zegarka. Dźwignął się z ławki i ruszył wolnym krokiem ku samolotom.

Nic nie rozprasza uwagi. Czerń nieba stapia się z czernią ziemi. Poza granicznymi lampami lotniska nie ma w polu widzenia żadnych innych świateł. Jakby nic nie żyło poza lotniskiem! Ale Henryk wie, że gdy skoczy w niebo, gdy w czasie wspinania się na wysokość spotkania z celem pochyli samolot na skrzydło, zobaczy światła miast leżących poza poligonem. Tyle, że nie będzie czasu na gapienie się, bo trzeba lecieć wyżej, bardzo wysoko, do stratosfery. I gdy wreszcie wyrówna samolot, gdy ruszy w pogoń za umykającym celem, znajdzie się tak wysoko, że właściwie znów będzie sam, zupełnie sam w środku nieba, w środku nocy.

No, z tą samotnością nie jest tak zupełnie prosto. Cel... ślepy cel, bo na jego pokładzie nie ma żywej duszy. Sterują nim operatorzy siedzący w kabinie mocno osadzonej na powierzchni stepu, nie taki on więc zupełnie ślepy. Mirek wczoraj mówił, że to jakby żywa istota. Bo przecież manewruje, lśni na ekranie celownika, porusza się. Ten cel, ten wróg na dzisiejszy lot, to właściwie jedyny towarzysz nocnej wyprawy w niebo. I trzeba go stracić. Czy Mirek nie przesadza, gdy mówi, że cel to żywa istota... czy nie wprowadza do zwykłego szkoleniowego zadania trudno tu zrozumiałej czułostkowości? Gdyby to nie był ćwiczebny cel, a autentyczny, trzeba by patrzeć na jego radiolokacyjne odbicie tak samo zimno, matematycznie. Po to przecież startuje się, żeby trafić! Żeby strzałem zmazać odbicie celu z ekranów stacji radionamierzania.

Czerwień lampek oświetlających kabinę. Chrypliwy świst silnika szmerem wdziera się pod szczelny hełm lotniczy. Wolny, szeroki zakręt na kurs wiodący do celu. Wysokość — właściwa. Prędkość — w normie. Rozpoczyna się pościg.

Skąpe, krótkie informacje i komendy z ziemi na samolot i z samolotu na ziemię. Skąpe, bo wszystko zostało już powiedziane, wiele razy przećwiczone i przewidziane. Nie darmo Fomenko cierpliwie przygotowywał Henryka do tego lotu. Czy tylko zresztą Fomenko, instruktor od tych „ślepych", nocnych lotów? Przecież Henryk, nim przyleciał na stepowy poligon, szedł przez długie miesiące szkolenia, przez dziesiątki lotów w najróżniejszych warunkach. Gdyby nie takie właśnie długie, solidne przygotowanie, czy mógłby tak spokojnie odpowiadać teraz nawigatorowi naprowadzania i obojętnie patrzeć w celownik? Obojętnie... tak to się mówi. Tak, jeszcze w tej chwili obojętnie. Do celu ciągle daleko, pewnie dopiero wprowadzają go na poligonowe niebo. Ale zaraz, za chwilę, gdy jasny punkcik zalśni na ekranie celownika, obojętność zniknie. Rozpocznie się napięcie, uwaga, złość nawet. Okaże się, że dokładne przymierzenie się do manewrującego celu wcale nie jest łatwe, a przecież chce się weń trafić! Że to właściwie niemożliwe ćwiczebną rakietą? To prawda. Ale czy wobec tego wolno mierzyć byle jak? Nie, za nic!

Jest! Impuls celu zalśnił mdło, niewyraźnie, zniknął i znów się ukazał. Daleko doń jeszcze... Popchnął naprzód dźwignię obrotów silnika. Osiem kilometrów. Jeszcze za daleko na odpalenie. Bliżej. Głowa w celownik. Drobniutkie ruchy sterami. Wprowadzić cel w środek celownika, trzymać, trzymać, jeszcze, nie wypuścić ani na chwilę, jeszcze trzymać, zbliżać się. Nawigator ostrzega, że jeśli Henryk zaraz nie strzeli — każe mu odchodzić w bok, odpowiada więc, że zaraz, za chwilę, cel ciągle w środku, jeszcze, jeszcze, teraz? Teraz!!!

Ognista smuga wypłynęła spod skrzydła i pobiegła w mrok. Henryk pochylił samolot na skrzydło, zameldował na ziemię o odpaleniu rakiety. Wyprostował się w fotelu, zerknął w prawo, tam gdzie pomknęła rakieta i... dostrzegł rozbłysk ogromny. Niebo zapłonęło nagle czerwienią i zgasło. Trafił? Nie, to pewnie daleko stąd, ktoś inny. Bo czy mógłby trafić? „Ślepą rakietą"? W mikroskopijny cel? Nie, to niemożliwe.

Ale już rozkrzyczało się radio. Trafił! On, właśnie on. Zdumiewająco celnie. Ze ściśniętym gardłem słuchał, jak na dalekim lotnisku wstrzymano start pary samolotów uzbrojonych w bojowe rakiety. Wstrzymano je, bo do czego miały strzelać, gdy celu już nie było.

Gdy wylądował, pierwszy przy samolocie był Fomenko. A zaraz potem zbiegli się wszyscy. I Henryk znów leciał w górę, wysoko, bardzo wysoko, choć przecież waży dużo, niektórzy mówią, że nawet zbyt dużo. Nikt tej nocy wagi mu jednak nie wypominał. Radość była wokół Henrykowego Miga, wielka radość.

A potem, gdy wreszcie mocno stanął na ziemi na własnych nogach, gdy koledzy odeszli do swoich samolotów, by oczekiwać na sygnał startu, Henryk Czubski spojrzał z żalem na stojące obok Migi. W krótkich błyskach latarek techników wyraźnie widać było sterczące spod skrzydeł bojowe rakiety. Czy poleci z nimi jutro? Jeśli wykonał zadanie rakietą ćwiczebną, to po co lecieć na takie samo zadanie z bojową... Przeskoczy pewnie to ćwiczenie, pójdzie dalej po drodze do lotniczego mistrzostwa.

Pójdzie dalej, a więc nie ma powodów do żalu. Udało mu się. Wykreślił z poligonowego słownika słowo „niemożliwość". Ale... stracił radość jeszcze jednego startu, jeszcze jednego nocnego lotu. Tak to już jest — idziesz naprzód, uda ci się długi skok, a potem patrzysz z żalem za siebie, za tym, co przeskoczyłeś, co już dało ci radość i co już po chwili zaczyna być szare i powszednie.

BOGDAN BARTNIKOWSKI

MISTRZOWIE WALKI

W lecie bież. roku obiegł prasę komunikat następującej treści: „W Wojskach Obrony Powietrznej Kraju odbyły się zawody pilotów lotnictwa myśliwskiego o tytuł „Mistrza walki". Indywidualnie zwyciężył por. pil. Czesław Rejman, natomiast w konkurencji zespołowej najlepszy okazał się klucz, którym dowodził kpt. pil. Jan Sadowski..."

Nam pozostało dopełnić obowiązku poinformowania o zawodach bardziej szczegółowo, no i przede wszystkim przedstawienia zwycięzców. Osiągalni okazali się akurat — kpt. pil. Jan Sadowski, dowódca mistrzowskiego klucza oraz dwóch spośród czwórki jego kolegów: kpt. pil. Ryszard Nowicki i mjr Aleksy Antoniewicz.

Stałemu czytelnikowi prasy drugie z tych nazwisk może się wydać znajome. Przed trzema laty, w relacjach z zawodów pilotów myśliwskich, było ono wymieniane na pierwszym miejscu. Nie kto inny, jak właśnie mjr pil. Antoniewicz był tym, który dowodził wówczas zwycięskim kluczem. Tym razem wystąpił w składzie klucza kpt. pil. Sadowskiego jako pilot zapasowy. Ciekawym więc byłoby dowiedzieć się, czym zostało podyktowane takie „ustawienie" klucza, w którym pilot najbardziej z całej piątki doświadczony i utytułowany wystąpił w tej, a nie innej, tzn. nie w pierwszoplanowej roli. Obiecując odpowiedź na to pytanie, poprzedźmy ją jednak czymś w rodzaju legendy do zawodów o tytuł „Mistrza Walki".

...Długo by wymieniać polskich lotników okresu wojny, których nazwiska przeszły do historii lotnictwa wojskowego, a tym samym zapisały się na trwałe w dziejach oręża polskiego. Stanisław Skalski, Bohdan Arct, Edward Chromy, Aleksander Danielak, Eugeniusz Horbaczewski, Wacław Król, Witold Łokuciewski, Witold Urbanowicz — to tylko niektórzy z nich. Również ich powojenni następcy, zdawać by się mogło — skazani na anonimowość, mieli niejedną okazję, żeby stać się znanymi, jeśli nie powszechnie, to już na pewno w lotniczym świecie. Andrzej Rybicki i Kazimierz Tanana byli pierwszymi, którzy odbyli lot na samolocie odrzutowym Jak-17, Andrzej Dobrzeniecki (autor znakomitego „Pamiętnika pilota") należał do pierwszych, którzy przesiedli się na bojowe Migi-15, Roman Operacz na Migu-15 pierwszy przekroczył barierę dźwięku, Zygmunt Czaja wykonał pierwsze katapultowanie (wystrzelenie się) z samolotu odrzutowego, znajdującego się w powietrzu.

Z czasem coraz mniej było okazji do tego, żeby być pierwszym. Kolejne roczniki pilotów mogły co najwyżej poprawiać „osiągi" swych poprzedników, co już nie miało większego rezonansu. Jedyną formą usatysfakcjonowania ich stały się awanse, nagrody, odznaczenia. Szybko okazało się, że pilotom to nie wystarcza. Zaczęło im brakować okazji do popisania się swoimi umiejętnościami czy wręcz mistrzostwem, do udowodnienia, że jest się najlepszym lub jednym z najlepszych, a tym samym do zdobycia uznania kolegów i przełożonych.

Przytoczmy słowa jednego z pilotów, którzy zmienili za sterami samolotów powojenne sławy:

— Satysfakcjonuje nas dyplom, wpisanie do księgi tradycji jednostki, pochwała. Najbardziej jednak cenimy sobie proste, spontaniczne słowa uznania tuż po wykonaniu zadania. Wtedy, kiedy pasjonujemy się jeszcze niedawnymi przeżyciami.

Szansą takiego właśnie przeżywania zadań i cieszenia się z osiągniętych wyników — już nie tylko w gronie kolegów z eskadry czy pułku, ale z całych wojsk — stały się różnego rodzaju zawody lotnicze, które zaczęto organizować począwszy od roku 1959. W jednych uczestniczą piloci samolotów myśliwskich, w drugich załogi samolotów bombowych, w jeszcze innych ci sami w rolach powietrznych zwiadowców. Jednak największy rezonans spośród nich zyskały w lotniczym świecie zawody lotnictwa myśliwskiego, nazwane jakże trafnie zawodami o tytuł „Mistrza walki".

„Mistrz walki" — to brzmi! Nic więc dziwnego, że ambicją każdego pilota myśliwskiego jest przynajmniej przebrnąć przez wielostopniowe eliminacje i dotrzeć do finału. Najpierw muszą oni wykazać się odpowiednim zasobem wiedzy teoretycznej i opanowaniem do perfekcji samej techniki pilotowania samolotu. Stanowi to minimum stawianych im wymagań, jest niejako egzaminem dopuszczeniowym do zawodów. Dopiero po pomyślnym jego zdaniu zaczyna się walka o punkty. A zdobywa się je w takich m.in. konkurencjach:

— zwalczanie celów powietrznych na różnych wysokościach, od bardzo małych do stratosferycznych;

— wykonywanie lotów w każdych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy, na prędkościach pod- i naddźwiękowych;

— szturmowanie przy pomocy bomb i rakiet taktycznych punktowych celów naziemnych (w ramach wsparcia wojsk lądowych);

— rozpoznawanie celów naziemnych na polu walki, a w szczególności broni rakietowo-jądrowej pozorowanego przeciwnika.

Osobną konkurencją jest wykazanie się znajomością środków napadu powietrznego potencjalnego przeciwnika, jego taktyki i sposobów prowadzenia walki oraz umiejętnością rozstrzygania tej walki na swoją korzyść.

* * *

W jednostce Wojsk OPK, mającej w bieżącym roku wystawić do zawodów jeden z kluczy, nie było czasu na specjalne do nich przygotowania. Można by powiedzieć, że nie było również potrzeby — wszystko to, co składa się na program zawodów, piloci tej jednostki wykonują na co dzień. Problem sprowadzał się w gruncie rzeczy do tego, kogo wytypować na reprezentantów jednostki, a ściślej — kogo uczynić dowódcą reprezentacyjnego klucza. W grę wchodziło kilku pilotów, nieważne już dzisiaj którzy, nam niech wystarczy, że z całą pewnością był wśród nich mjr pil. Antoniewicz.

I nic dziwnego. Dowódca mistrzowskiego klucza sprzed trzech lat jest wśród pilotów jednostki postacią pierwszoplanową. Na samolotach odrzutowych wylatał już ok. 1800 godzin, z czego 800 na „szybkich". Pilotem jest od roku 1957, kiedy to ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą w Radomiu. W okresie minionych 18 lat pilotował co najmniej 7 typów „odrzutowców", aż po Migi-21, na których lata obecnie. Rozkazem Ministra Obrony Narodowej jego nazwisko zostało wpisane do Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich, można je znaleźć także w Honorowej Księdze Zasłużonych dla Wojsk OPK. A wszystko to zawdzięcza osiągnięciom w służbie, inaczej mówiąc w lataniu. Był, jest i wszystko wskazuje na to, że długo jeszcze pozostanie pilotem znakomitym.

Jest jednak przy tym również dowódcą eskadry. Przełożonym kilkunastu pilotów nie ustępujących mu zbytnio umiejętnościami. W tym co najmniej kilku mogących się z nim równać. Czy jest wśród nich także taki, którego stać obecnie na więcej? Pytanie to — niezależnie od dowództwa jednostki — musiał sformułować przede wszystkim on sam. I sam na nie odpowiedzieć. Uczynił to. Miast podtrzymywać swą gotowość do udziału w zawodach — wytypował na dowódcę klucza kpt. pil. Sadowskiego, co z pewnością przesądziło o decyzji dowództwa jednostki.

Cóż można było o nim powiedzieć? Na pewno, że jest sporo młodszy od dowódcy eskadry: dęblińską OSL ukończył w roku 1967. Syn rolnika, tak jak tamten — syn robotnika. Obaj — od wielu lat w tej samej jednostce — okazali się pilotami z powołania, choć trudno byłoby powiedzieć to o nich już w dniu promocji; żaden z nich nie może się pochwalić lokatą w pierwszej trójce promowanych. W miarę „rozkręcania się", Antoniewicz — wcześniej, Sadowski — później, zaczęli słynąć z umiejętności we współczesnym lotnictwie wojskowym bezcennej, a polegającej na rozumieniu ducha zespołowości. Powiedzieć o kpt. Sadowskim, że potrafi poprowadzić klucz brawurowo, a przy tym bez obawy, że może się rozlecieć — to właściwie powiedzieć wszystko.

Dobór trzech pozostałych pilotów nie przedstawiał większego problemu. Kapitanowie Ryszard Nowicki, Jerzy Machnik i Czesław Pazur to niemalże rówieśnicy, legitymujący się takim samym mniej więcej „nalotem", wszyscy trzej piloci I klasy — jak większość, zresztą, pilotów tej jednostki. Dla siebie major-dowódca wyznaczył w kluczu skromną rolę pilota zapasowego.

Zaczęła się walka o punkty. Przystąpili do niej niejako z marszu, nie mając za sobą — jak to było przed trzema laty z kluczem mjr. Antoniewicza eliminacyjnych „przymiarek", jako że do udziału w zawodach, rozgrywanych w bieżącym roku od razu jako finał, zostali po prostu wytypowani. W tej sytuacji wypadło im rzucić na szalę całe swoje dotychczasowe doświadczenie — duże, lecz przecież nie największe, wszystkie swoje ambicje. Wsparciem, nie tylko duchowym, służył im od początku do końca pilot zapasowy, równocześnie jakby menażer zespołu. Wynik jest nam już znany — mistrzostwo, drugie w historii jednostki. Nazwisko kpt. pil. Jana Sadowskiego, jako dowódcy klucza — zespołowego „Mistrza walki" obiegło łamy prasy. Zasłużył sobie na to w całej pełni. Mają pełne prawo czuć się mistrzami jego — wymienieni już raz — współtowarzysze walki, a także mjr nawig. Marian Luber, jako ten, który naprowadzał ich z ziemi m.in. podczas lotów na przechwycenie.

Kto wie jednak, czy największego sukcesu nie odnotował pilot zapasowy mistrzowskiego klucza — mjr pil. Aleksy Antoniewicz, „stary" mistrz, który — rezygnując z osobistych ambicji — poddał się podwójnemu niejako sprawdzianowi, bo jako kolega — pilot i jako dowódca. Tak więc dwaj mistrzowscy piloci-dowódcy mogą sobie nawzajem pogratulować.

* * *

Spytałem jednego z pilotów mistrzowskiego klucza:

— A co by było, gdybyście nie zdobyli tytułów? Musieli uznać wyższość pilotów z innych jednostek?

Odpowiedział po prostu:

— Cóż, trzeba by się z tym pogodzić. I żyć, jak się dotąd żyło. To znaczy latać, wciąż latać...

BOLESŁAW JAGIELSKI

W środku — dowódca klucza, który zdobył tytuł zespołowego „Mistrza Walki", kpt. pil. Jan Sadowski.
Zdjęcie: St. Syndoman



JUNIORÓW STAĆ NA WIĘCEJ

Inż. **BOGUSŁAW PLAMOWSKI** przewodniczył Komisji Sędziowskiej XII Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów w Nowym Targu. W artykule dokonuje próby oceny poziomu sportowego tych mistrzostw i precyzuje wnioski, zmierzające do doskonalenia organizacji imprez dla młodych spadochroniarzy. (red.)

SKOKI INDYWIDUALNE NA CELNOSC LĄDOWANIA. Konkurencja ta rozgrywana była w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych, przy prędkościach wiatru od 0 do 7 m/s. Poszczególne kolejki skoków rozgrywano w jednakowych warunkach dla wszystkich zawodników, co dało możliwość pełnego przeglądu ich umiejętności sportowych. Analiza wyników świadczy o nierównym poziomie. Na 8 kolejek skoków tej konkurencji (440 skoków) uzyskano: 23 lądowania w centrum koła, co stanowi ok. 5% ogółu skoków, 133 w odległości poniżej 1 m (30%), i 60 lądowań powyżej 10 m — czyli poza kołem (15,5%).

Ogólnie biorąc, **przygotowanie zawodników do skoków celnościowych należy uważać za dość dobre. Jednak dała się zauważyć grupa skoczków, która swoim poziomem nie kwalifikowała się do mistrzostwa Polski juniorów.** Ich wyniki (50% lądowań poza kołem) nie świadczą o właściwym sposobie kwalifikowania zawodników do tego rodzaju imprezy, a sugerują chęć dania skoczkom możliwości treningu i obycia zawodniczego. Nie wnikając w przyczyny takiego stanu rzeczy, względu na ograniczoną liczbę uczestników Biorąc pod uwagę powyższe fakty, **poziom akrobacji w XII Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów należy ocenić jako niezadowalający.**

SKOKI DRUŻYNOWE NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA. Przeprowadzono 3 kolejki skoków. Łącznie startowało 14 drużyn, w składzie 3 zawodników, z 13 aeroklubów regionalnych. Konkurencję rozegrano w sprzyjających warunkach atmosferycznych, co pozwoliło na uzyskanie stosunkowo dobrych rezultatów. Świadczy to o lepszej pracy zawodników podczas skoków w zespole, jak również o tym, że zbyt małą uwagę przykłada się do skoków celnościowych w trudniejszych warunkach atmosferycznych. **Poziom tej konkurencji można uznać za dobry.**

GENERALNYM WNIOSKIEM, jaki nasuwa się po XII Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów, jest **konieczność przeanalizowania i zmodyfikowania systemu eliminacji uczestników i wyciągnięcia wniosków w stosunku do instruktorów, kwalifikujących na tak poważną imprezę skoczków nie odpowiadających wymaganiom.**

Należy zapewnić 100-procentową frekwencję członków Komisji Sędziowskiej. Regulamin wydawania licencji i uprawnień sędziego spadochronowego określa jasno skład Komisji Sędziowskiej i jej obowiązki. Nie wolno dopuścić do tego, aby z przyczyn natury organizacyjnej powstały niedociągnięcia i luki w pracy Komisji, nie tylko w mistrzostwach Polski ale i innych zawodach o mniejszej randze. Regulacja tego zagadnienia winna być sterowana przez przewodniczącego kolegium sędziowskiego. Stwarza to również możliwość odbywania praktyk sędziowskich przez sędziów niższych klas i kandydatów na sędziów spadochronowych.



Na starcie XII Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu. Zdjęcie: H. Kucharski

należy stwierdzić, że **wyraźnie obniża się poziom mistrzostw Polski juniorów.** Na szczęście, grupa tych zawodników nie była duża (7 osób).

AKROBACJA. Poziom zawodników w akrobacji spadochronowej, na podstawie analizy wyników, przedstawiał się następująco: 1 zawodnik wykonywał wiązankę w czasie krótszym niż 10 sekund; 9 zawodników w czasie 10—12 s; 27 — w 12—16 s i 18 skoczków wykonywało wiązankę bardzo słabo lub nie wykonało jej wcale.

Udział w mistrzostwach Polski juniorów 30% zawodników bez umiejętności wykonywania figur akrobacji nie może być przypadkiem czy wynikiem chwilowej ich niedyspozycji. Bardziej niż w konkurencji celnościowej daje się tu zauważyć **niewłaściwa metoda selekcji zawodników na tak poważną imprezę.** Najprawdopodobniej przyczyną takiego stanu rzeczy jest celowe zawyżanie wyników uzyskanych w czasie eliminacji. Nie świadczy to najlepiej o **uczciwości** instruktorów i osób, które podpisują się pod fikcyjnymi danymi, przesyłanymi do Wydziału Spadochronowego APRL. Z drugiej strony uniemożliwia to uczestnictwo skoczkom odpowiadającym stawianym wymaganiom, którzy uczciwą drogą nie mogą się zakwalifikować do mistrzostw Polski ze

Nadal otwarty jest problem oznaczania grupy krwi i czynnika Rh u zawodników. Nie wszystkie ośrodki regionalne mają możliwość przeprowadzania badań tego rodzaju. Proponuję przeanalizować możliwość oznaczania grupy krwi skoczków w GOBLL-u, z jednoczesnym wpisem do licencji.

Poziom dyscypliny wśród zawodników XII SMPJ można ogólnie uważać za zadowalający. Zdarzały się jednak przypadki nieprzestrzegania etyki zawodniczej. Chodzi tu o używanie w trakcie rozgrywania konkurencji wulgarnych wyrażeń i zwrotów. Ma to miejsce szczególnie w przypadku uzyskania słabego wyniku w celności lądowania. Wydaje mi się, że Komisja Sędziowska powinna częściej korzystać z prawa karania takich zawodników, z usunięciem zawodów włącznie.

BOGUSŁAW PLAMOWSKI

WZASIĘGU SKRZYDEŁ

FOTOGRAFOWANIE Z POWIETRZA

Fotografowanie ze statków powietrznych Aeroklubu PRL nie jest nowością i praktykowane jest od lat, zgodnie z obowiązującymi w danym okresie przepisami. W ostatnich kilku latach fotografowanie z powietrza stało się jednak niezbędne w codziennej działalności lotnictwa sportowego. Nie chodzi już tylko o sporadyczne zdjęcia czy filmy dla potrzeb publikacji bądź gospodarki narodowej, wykonywane przez specjalistów — operatorów filmowych i zawodowych fotografów. Zdjęcia z powietrza niezbędne są obecnie przy kontroli punktów zwrotnych w przelotach szybowcowych, przy organizowaniu zawodów samolotowych rajdowo-nawigacyjnych, przy doskonaleniu elementów skoków spadochronowych, figur akrobacji lotniczej itp. Zdjęć takich nie muszą już wykonywać wyłącznie zawodowcy. Aparatem fotograficznym posługiwać się muszą coraz częściej zwykli posiadacze licencji lotniczych.

W wielu aeroklubach regionalnych start pilota do przelotu z aparatem fotograficznym w kabinie stał się sprawą normalną. Nie wszędzie jednak. Sporo spraw było bowiem dotąd niedopowiedzianych i niejasnych. Fotografowanie z powietrza rozumiane było niejednokrotnie jako sprawa, od której lepiej być z daleka.

I oto z dniem 1 października br. weszła w życie nowa **„Instrukcja wykonywania zdjęć fotograficznych i filmowania ze statków powietrznych Aeroklubu PRL".** Instrukcja ta w sposób syntetyczny, zwięzły i jasny obejmuje całokształt spraw, związanych z utrwalaniem obrazów z wszystkiego co lata w lotnictwie sportowym. Na jej treść składają się m.in.:wykaz aktów prawnych i przepisów dotyczących wykonywania zdjęć fotograficznych i filmowania ze statków powietrznych Aeroklubu PRL; ogólne zasady filmowania i wykonywania zdjęć fotograficznych ze statków powietrznych Aeroklubu PRL; zasady wykonywania lotniczych zdjęć fotograficznych, przeznaczonych do publikowania lub dla gospodarki narodowej; zasady wykonywania lotniczych zdjęć fotograficznych przeznaczonych do celów służbowych (nie do publikowania); wykonywanie zdjęć lotniczych do zabezpieczenia imprezy sportowej lub w czasie treningów i imprezy sportowej przez zawodników; prowadzenie fotograficznej kontroli przelotów szybowcowych.

Jest to więc dokument, który zapewne z zadowoleniem przyjęty zostanie przez aerokluby regionalne, zwłaszcza przez pilotów i skoczków. Mamy też nadzieję, że przyczyni się on do wyjaśnienia wszystkich dotychczasowych wątpliwości, związanych z fotografowaniem z powietrza i rozwieje, często nieuzasadnione, obawy przed posługiwaniem się aparatem fotograficznym w lotnictwie sportowym. „Instrukcja wykonywania zdjęć..." rozesłana została w tych dniach do wszystkich aeroklubów regionalnych i do zawiadowców lotnisk aeroklubowych. Jest więc dostępna dla każdego instruktora, pilota i skoczka.

Fotografowanie ze statków powietrznych Aeroklubu PRL to nie tylko możliwość utrwalania obrazów dla potrzeb gospodarki narodowej i publikacji — a więc także popularyzacji lotnictwa sportowego — ale także kolejny krok na drodze do usprawnienia i doskonalenia wyczynu lotniczego.

Dodajmy, że opracowanie nowej instrukcji jest zasługą przede wszystkim Działu Szkolenia Aeroklubu PRL.

Haluy





BALONY NAD CZĘSTOCHOWĄ

Jedną z imprez z okazji 40-lecia Aeroklubu Częstochowskiego były zawody balonowe, w których uczestniczyły cztery balony: dwa z Czechosłowacji z Balon-Klubu Praha oraz dwa polskie z aeroklubów Poznańskiego i Śląskiego. Start odbył się 28 sierpnia 1975 r. z Promenady XXX-lecia PRL w Częstochowie. Począwszy od godziny 16.00, co dziesięć minut balony wzbijały się w powietrze, według wylosowanej kolejności. Przewodniczący Komisji Sportowej **Władysław Rewakowicz** i kierownik zawodów **Andrzej Tajchman** wyznaczyli punkt lądowania, oddalony o 28 km od miejsca startu 4 km na południe od miejscowości Krzepice.

Najbliżej wyznaczonego celu — 6,2 km — wylądował polski balon SP-BZG „Stomil" pilotowany przez **Stefana Makne**. Drugie miejsce zajął **Vratislav Hlavaty** — balon OK-0002 „Centrotex" — 6,9 km od celu. Trzecia była **Jana Vodsedalkova** — balon OK-0004 „Kotva" — 7 km od celu. Na czwartym miejscu uplasował się **Józef Zych** — balon SP-BZG „Pollena" — 14 km od celu.

Zawody balonowe w Częstochowie oglądały tłumy ludzi. Z dużym uznaniem wyrażano się o organizowaniu takich zawodów. Bardzo dobry do napełniania balonów jest gaz koksowniczy z Huty im. B. Bieruta. Zawiera on dużo wodoru i jest lepszy od ciężkiego gazu ziemnego.

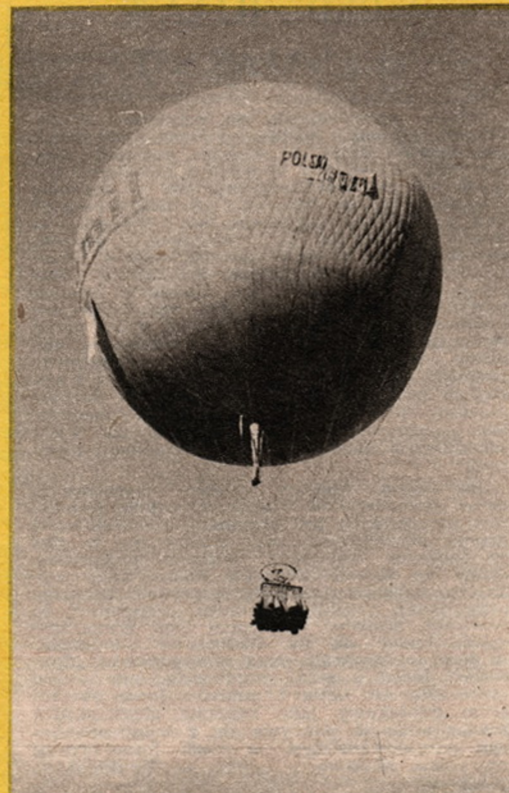
Podczas skromnego zakończenia zawodów, piloci otrzymali puchary i pamiątkowe proporczyki. Przy okazji dyskutowano nad sytuacją sportu balonowego w Polsce. W kraju posiadamy tylko dwa balony: SP-BZH „Pollena" i SP-BZG „Stomil". Istnieją też tylko dwie sekcje balonowe — przy aeroklubach Poznańskim i Śląskim. Nieliczni są aktualni posiadacze licencji pilotów balonowych, m. in. **Stefan Makne, Józef Zych, Eugeniusz Olszański, Florian Musiał** i **Józef Oleś**. Ten ostatni uzyskał licencję pilota balonowego w lipcu br.

JÓZEF GLANC

Zdjęcia: Jerzy Klejn (4) i Henryk Kucharski (1).







listy
DO „SKRZYDLATEJ"

„WILK" MIAŁ DZIAŁKO

Piszę w sprawie uzbrojenia samolotu „Wilk" i szczegółów poruszonych przez p. Tadeusza Drewnika. Jestem oficerem lotnictwa w st. spocz., o specjalności technika uzbrojenia. Przed wojną miałem do czynienia z tymi sprawami, służąc jako młody oficer w Dowództwie Lotnictwa, a w czasie wojny również pełniąc funkcję oficera technicznego w dywizjonie 305, Inspektoracie PSP i td. Nie znam początków tej historii, o której pisze p. Drewnik i który swoje osobiste refleksje opiera na przeczytanej literaturze, przy czym jedna jej pozycja bardziej mu odpowiada, a druga mniej. Cała wypowiedź utrzymana jest w pryncypialnym tonie, tymczasem rzecz w tym, że p. Drewnik nie ma racji, usiłując przeforsować słabo umotywowane twierdzenie, co zaraz uzasadnię.

Gdy chodzi o nazewnictwo broni 20 mm do samolotu „Wilk", autorytatywnie stwierdzam, że zarówno w PZL jak i w Dowództwie Lotnictwa była przyjęta oficjalna nazwa działko, a nie nkm. Taka nazwa była oficjalna, a nie zwyczajowo czy gwarowo (co za gwara?) stosowana w naszej technice lotniczej. Potwierdzam tu stanowisko inż. Wajsbauma, jako niepodważalne. Nazwa działko była przyjęta również w dokumentacji i w oficjalnych materiałach przygotowanych przez dział reklamy i publikacji PZL dla wydawnictwa Janes'a, uzgodnionych z Dowództwem Lotnictwa oraz uwidoczniona na planszy przed samolotem „Wilk" na Salonie Paryskim w listopadzie 1938 r.

Jeszcze jedno: nazwa przyjęta przez wytwórnię broni wcale nie musiała być akceptowana przez użytkownika i tak broń 20 mm dla „Wilka" została w lotnictwie polskim oficjalnie nazwana: działko FK 20 mm, co przewija się we wszystkich dokumentach PZL i Dowództwa Lotnictwa z tamtego okresu. Inna nazwa nie była w lotnictwie używana.

P. Tadeusz Drewnik oparł swój wywód na zapożyczonych z innej dziedziny techniki kryteriach, dotyczących konstrukcji pocisku: jeśli jest pełny — to nkm, a jeśli z ładunkiem wybuchowym — to działko. Takie spekulacje doprowadzają od absurdu, bo w taśmie ładowanej na przemian nabojami z pociskami: pełnym z twardym rdzeniem ppanc. wybuchowym-smugowym, twardym, odłamkowym, itd., broń za jedym wystrzałem przybrałaby cechy nkm, za drugim wystrzałem — działka itd. Podobnie gdyby do lufy wprowadzić nabój z pierścieniem wiodącym o takim samym kalibrze zamiast naboju z płaszczem, to za wystrzałem pierwszego broń byłaby działkiem, a za drugim nkm — to są efekty wywodów p. Drewnika: ywody takie sieją tylko zamęt w głowach czytelników.

Myślę, że moje wyjaśnienia rzucą dodatkowe światło na sprawę broni zastosowanej na samolocie „Wilk", która w lotnictwie polskim nosiła jednoznaczną oficjalną nazwę: działko FK 20 mm.

Roman Czerski

Listem tym kończymy wymianę poglądów na temat nazwy broni polskiego samolotu „Wilk". (Red.)

ZMARNOWANY WYSIŁEK

W kioskach „Ruchu" i CSH pojawiły się modele produkowane przez Spółdzielnię Pracy „Przybory szkolne" w Pruszkowie. Odnotowujemy ten fakt wyłącznie z obowiązku, winniśmy bowiem naszym Czytelnikom informacje o plastkowych modelach. Gdyby nie to — należałoby chyba przemilczeć tę produkcję. Owe produkty bowiem, to wyłącznie doskonały przykład zmarnowania znakomitego pomysłu. Bo pomysłem znakomitym było uruchomienie produkcji miniaturowych samolocików, natomiast wszystko to co nastąpiło później, było i jest nieporozumieniem. Modeliki z trudem tylko przypominają samoloty, które mają przedstawiać, a elementy zdradzają zdumiewającą nieprawidłowość wykonawców form. Zły los nie oszczędził również opakowań. Niezłe w pomyśle, lecz nie przemyślane do końca, sprawiają, że chcąc dowiedzieć się co w środku, trzeba je otwierać (nie każdy bowiem jest w stanie określić typ samolotu widząc jedynie jego części przez iglelitową błonę). Owszem — zaopatrzono je w „numerki". Ale błędem jest już samo numerowanie produktów, gdy istnieje coś takiego jak nazwa samolotu. Nie jestem zresztą do końca pewien, co oznaczają „numerki". Może się mylę — wszak udało mi się kupić cztery różne modele z tym samym numerem „7"!

Atakowani producenci pewnie machną ręką na naszą publikację. Będzie to decyzja gospodarna, w przeciwnym bowiem razie należałoby wyrzucić dotychczasowe formy i zacząć produkcję od nowa. Może też będą się bronić starym, „dobrym" argumentem, że są to modele uproszczone i przeznaczone dla dzieci. Pozwolę sobie tylko zapytać: co ma wspólnego uproszczenie ze zmianą kształtu bryły i dlaczego dziecko nie może otrzymać do ręki czegoś, co samolot przypomina? Bo nie jest prawdą, że dziecku jest wszystko jedno i że zabawka może być radosną twórczością pana, który ją zaprojektował. Że modele przeznaczone są dla dzieci, zaprzeczają zresztą sami producenci, dodając do modelików instrukcję, której konstrukcja, język i rysunki — ot, mówić się nie chce!

I tyle tego mojego pisania. Nie spowoduje ono pozytywnych zmian. Może nawet tak się stanie, że Spółdzielnia „Przybory szkolne" zlikwiduje w którymś momencie produkcję, by już do niej nigdy nie wracać. Nagminne są takie praktyki obrażonych wytwórców — w ten sposób ze znakomitego pomysłu nic by już nie pozostało, nawet idea. A chyba szkoda.

Adam Jońca

GŁOSY i ODGŁOSY

WOKÓŁ HAŁASU O... HAŁAS SST

Termin wprowadzenia do regularnej komunikacji lotniczej naddźwiękowych samolotów pasażerskich zbliża się wielkimi krokami. Jeszcze kilka miesięcy i w portach lotniczych pojawią się pierwsze samoloty SST w barwach „Aeroflotu", „Air France" i „British Airways". Tak w Związku Radzieckim jak i Francji oraz Anglii prowadzone są intensywne i wszechstronne próby w locie nowych maszyn. Przeszkolenie przechodzą załogi towarzystw lotniczych, które zluzują już niedługo pilotów fabrycznych. Nie określa się wprawdzie dokładnego terminu wprowadzenia tych samolotów do regularnego przewozu pasażerów, aby próby ostateczne przebiegały bez zbytniego pośpiechu i w atmosferze spokoju. Wraz z postępem prób, zbieraniem w oparciu o dotychczasowe doświadczenia naukowych materiałów — przycicha również dyskusja na temat szkodliwości naddźwiękowej komunikacji lotniczej.

Pierwszym wielkim działem wytoczonym przez przeciwników naddźwiękowych samolotów pasażerskich był argument o szkodliwości gromu dźwiękowego jaki ciągnie się w ślad za lecącym samolotem. Badania przeprowadzone na terenie Związku Radzieckiego wykazały, że obawy te były przesadne. Ostatnio, przy okazji przylotu samolotu „Concorde" do Australii, minister transportu tego kraju specjalnie udał się na stanowisko pomiarowe w centrum Australii. Nad tym punktem „Concorde" leciał z pełną prędkością. Jak donosi „Interavia Air Letter", minister Jones określił grom dźwiękowy jako zupełnie nieszkodliwy. Stwierdzenie to pokrywa się z wynikami badań przeprowadzonych w czasie lotów Tu-144 na trasie Moskwa — Baku — Taszkient — Moskwa.

Podobnie jak przesadne były obawy o szkody jakie może spowodować grom dźwiękowy, tak wyolbrzymiony był lęk o stan ozonowej osłony naszej planety przed promieniowaniem kosmicznym. Okazało się, że ozonowy płaszcz ochronny znajduje się wyżej niż latać będą samoloty SST i że nie stanowią one zagrożenia dla tej naturalnej osłony Ziemi.

Można chyba zaryzykować twierdzenie, że ogromna większość ataków na naddźwiękową komunikację lotniczą i wytaczanych kontrargumentów były inspirowane bezpośrednio bądź pośrednio przez koła przemysłowe i finansowe, głównie amerykańskie, zaniepokojone konkurencją ze strony przemysłów lotniczych ZSRR, Wielkiej Brytanii i Francji. Naddźwiękowy samolot pasażerski stał się faktem. Z tym trzeba było się pogodzić, ale przeciwnicy tych maszyn, a raczej konkurenci ich producentów, wszelkimi sposobami starali się wytworzyć w opinii publicznej przekonanie o szkodliwości ich wprowadzenia na lotnicze trasy. Należy sobie bowiem zdawać sprawę, że sukcesy „Concorde" i Tu-144 mają znaczenie również propagandowe i reklamowe. Zakłady przemysłu lotniczego, które zdolne były do zbudowania naddźwiekowego samolotu pasażerskiego, muszą być uznawane za najbardziej nowoczesne. Dlatego też w Stanach Zjednoczonych kampania prowadzona przeciwko lotom SST prowadzona była i jeszcze jest z tak wielkim rozmachem. Po prostu przemysł lotniczy USA został zaniepokojony konkurencją europejską. Dlatego też nadal pozostaje otwartą sprawą udzielenie zgody na lądowanie samolotów SST w portach lotniczych Stanów Zjednoczonych. Obecnie istnieje mała możliwość uzyskania tej zgody na loty do Nowego Jorku. Być może dlatego pierwszym portem w USA, który przyjąłby „Concorde", będzie Waszyngton.

Decyzje niektórych małych krajów, jak np. Szwajcarii, w sprawie zakazu przelotu SST nad ich terytorium traktować należy jako przede wszystkim próbe ochrony interesów własnych linii lotniczych, których nie stać obecnie na zakup tych drogich samolotów. (ż)

NASZE TRASY

JAK KUPIĆ KSIĄŻKI

Na początek — informacja dla **Bernarda Szapiela** z Kożuchowa i **Aleksandra P. Samojło** z ZSRR. W naszej redakcji nie można nabywać książek o tematyce lotniczej ani astronautycznej, ani tym bardziej zamawiać ich wysyłki drogą korespondencyjną. Można to natomiast uczynić w większych księgarniach na terenie całego kraju. O ile są jakieś w tym względzie trudności — najlepiej nawiązać kontakt listowny (zamawiając odpowiednie tytuły) w Powszechnej Księgarni Wysyłkowej w Warszawie, ul. Nowolipie 4 lub Głównej Księgarni Technicznej w Warszawie, ul. Świętokrzyska 14. Książki wydane przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności kupić można bezpośrednio lub drogą pocztową w salonie wydawniczym WKiŁ w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52. Wydawnictwa te prowadzą sprzedaż wysyłkową za zaliczeniem pocztowym. W sprawie zakupu książek i czasopism zagranicznych — należy zwrócić się do Biura Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr. 1-6-100024. Numery „Skrzydlatej Polski" z ubiegłych miesięcy na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa ul. Towarowa 28.

W dalszym ciągu płynie do nas wartki potok listów od kandydatów... na pilotów lotnictwa rolniczego. Radzimy czytać pilnie bieżące numery naszego czasopisma. Niemal bez przerwy — coś w tej sprawie piszemy. Zalecamy naszym Czytelnikom: **Idziemu Krasińskiemu** z Wilkowiecek, **Urszuli Brdęk** ze Złotowa, **Jerzemu Pańczukowi** z Nidzicy, **Andrzejowi Sosinowi** z Grodkowa, **Januszowi Musiałowi** z Poznania, **Andrzejowi Kamińskiemu** z Dąbrowy Górniczej i wielu innym, których nazwisk nie jesteśmy w stanie tu pomieścić, aby skontaktowali się drogą listowną z Akademią Rolniczo-Techniczną, Olsztyn — Kortowo (tel. 31-21), lub z dyrekcją Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Karolewie koło Kętrzyna. Jak już kilkakrotnie pisaliśmy, szkolenie tego rodzaju dopiero się u nas rozkręca.

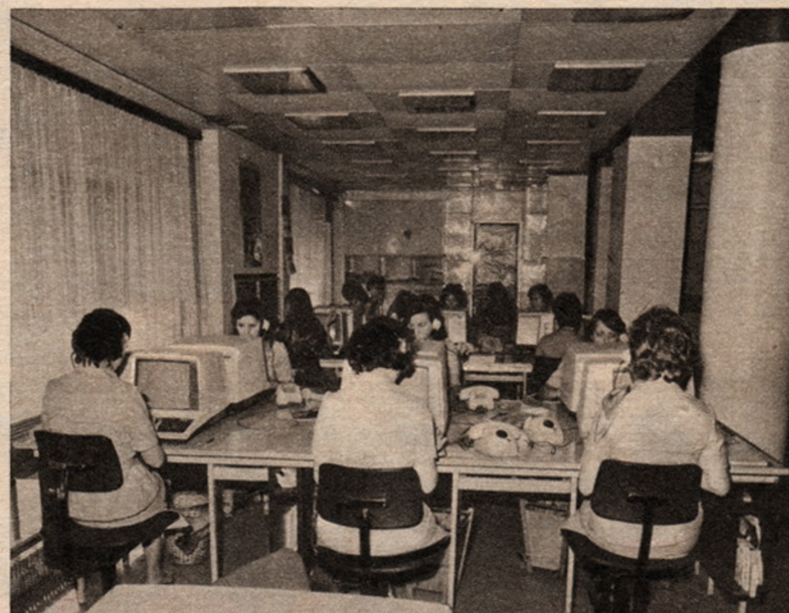
Zbigniewowi Łępickiemu z Poznania komunikujemy, iż tak szczegółowe informacje o cywilnych szkołach lotniczych — wyższych, średnich i zasadniczych — jakich wymaga od nas, znajdzie w ogólnie dostępnych informatorach dla kandydatów do odpowiednich szkół lub w kuratoriach okręgów szkolnych. Nie możemy, ze względu na brak miejsca, przedrukować tego wszystkiego. Prosimy o wyrozumiałość. Dla **Andrzeja Banasia** z Oleśnicy natomiast, który konkretnie pyta tylko o szkoły związane z lotnictwem i przyjmujące absolwentów szkół podstawowych, przekazujemy trochę danych: można tu polecić m. in. Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław Psie Pole, ul. Kiełcowska 43/53, gdzie mieści się Technikum Budowy Silników Lotniczych oraz Zasadnicza Szkoła Metalowa. Poza tym — istnieją szkoły przyzakładowe (zasadnicze szkoły zawodowe i technika) przy poszczególnych Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego — PZL, jak np. w Warszawie, Mielcu, Rzeszowie, Świdniku, Kaliszu. W przypadku szkół wojskowych — tylko Liceum Lotnicze przy WOSL w Dęblinie przyjmuje absolwentów szkół podstawowych.

A teraz chcemy powiadomić **Stanisława Kamińskiego** z Wrocławia i **Bolesława Opalucha** z Polkowic, iż adresów prywatnych oraz instytucji zagranicznych — nie podajemy. **Janusza Krzemińskiego zaś** z Lublina informujemy, że tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju jest pismem wewnętrznym i nie ma go w powszechnej sprzedaży. Podajemy na życzenie adres redakcji: 60-967 Poznań 1, skr. poczt. 501. (z)

LOT nowiny nowiny nowiny nowiny

Nr 163 październik 1975





Ludzie i elektronika.



REZERWUJEMY AUTOMATYCZNIE

Ujmując rzecz w dużym skrócie można powiedzieć, że przepastne kartoteki, w których wpisywano nazwiska, numery rejsów i daty, zastąpione zostały niewielkim ekranem i elektroniczną pamięcią.

Czasami aż nie do uwierzenia. Dlatego, gdy demonstrowano dziennikarzom zalety nowego systemu automatycznej rezerwacji, obsługująca nowoczesną maszynę powiedziała pytającym szczerze: „Kilka razy postanowiłam już sprawdzić czy jest tak jak ma być". I było. Oczywiście jest nadal sporo zwolenników — poza pracownikami LOTU — tradycyjnych, „ręcznych" metod rezerwacji. Wychodzą oni bowiem z założenia, że człowiek się myli, ale nie tak „potężnie" jak maszyna. Ale ten problem zostawmy na inną okazję...

Przedstawmy więc najpierw LOTARA czyli LOT Automated Reservations. Jego wprowadzenie jest wynikiem wieloletniej współpracy z Międzynarodową Organizacją Łączności Towarzystw Lotniczych SITA. Umowa zawarta na okres pięcioletni oznacza wejście do światowego systemu automatycznej rezerwacji miejsc w samolotach. Eksploatację rozpoczęto od 8 września br., podłączając biura rezerwacji LOTU na ul. Waryńskiego i w Nowym Jorku bezpośrednio do centrum w Atlancie. Przed letnim sezonem 1976 podobne łącza otrzymają placówki LOTU w Paryżu, Londynie i Frankfurcie nad Menem. Ale zanim do tego doszło...

Przede wszystkim — podnoszenie kwalifikacji personelu. Wszechstronne — z maszynopisaniem i doskonaleniem języka angielskiego. Najkrótszy okres szkolenia — dwa tygodnie. Proszę pamiętać, że chodzi tutaj nie o żadnych nowicjuszy, lecz osoby, które rezerwacją miejsc zajmowały się kilka lat. Były także wyjazdy za granicę i wielogodzinne próby na Waryńskiego.

Zbliżała się godzina zero. Należało przygotować wszystkie kartoteki i notatki, by w określonym czasie przekazać je do systemu. Maszyny były wyjątkowo cierpliwe, przyjmowały wszystko co im dyktowano. Pierwsze obawy pojawiły się właśnie wtedy i mówiono: Tych kartotek i pisemek jeszcze nie wyrzucajmy... Więc postanowiono je zostawić, ale raczej z przyzwyczajenia niż z przekonania.

Przyszedł dzień inauguracji,





Lima — nowy punkt na mapie połączeń LOTU? Nie. Pierwsze lądowanie w Peru? Też nie, albowiem już w 1938 roku samolot polski SP-LMK lądował tutaj w drodze do Warszawy. Wówczas trasa lotu wiodła z Los Angeles do Warszawy i wyniosła blisko 25 000 km.

Tym razem szlak wiódł inaczej i odrzutowy samolot dalekiego zasięgu IŁ-62 oznaczony SP-LAA „Mikołaj Kopernik" pokonał przestrzeń nad oceanem i równikiem przelatując łącznie 35 tysięcy kilometrów. Zaczęło się wszystko w Gdańsku, co od razu naprowadza nas na marynarsko-rybacki ślad. Przedsiębiorstwo DALMOR, kierując się gospodarskim rachunkiem i troską o załogi swych statków pracujących na dalekich łowiskach, podjęło akcję samolotowych wymian załóg. Średni dobowy koszt eksploatacji trawlera-przetwórni sięga 200 tys. zł., a statek musi pracować bez przerwy. Nie bez znaczenia jest tutaj fakt, że do kosztów nie przepracowanego dnia, należy doliczyć wartość nie złowionych ryb. Wymiana załóg musi więc odbywać się błyskawicznie, wręcz na zasadzie sportowego przekazania pałeczki. Dalsza współpraca LOTU z Dalmorem ma więc tutaj bardzo istotne znaczenie dla interesów gospodarczych państwa.

Powróćmy jednak do naszych samolotów. Na Rębiechowie ruch jak nigdy. Po raz pierwszy w tak daleką podróż szykuje się nad polskim morzem polski samolot.

Załoga kapitana **Mariana Witkowskiego** wita się z kapitanami żeglugi wielkiej **Stanisławem Benertem** i **Kazimierzem Maziarzem.** Po chwili start do lotu przez Atlantyk i po 7 i pół godzinach spokojnego lotu lądowanie w Gander na Nowej Funlandii. Tutaj następuje zmiana załóg samolotu: „Kopernika" bierze w swoje ręce kapitan **Tadeusz Studencki** i jego ludzie. Po krótkim pobycie — uzupełnienie paliwa i start do dalszej podróży. Lot wzdłuż wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych, pod nami m. in. Nowy Jork. Kierunek: Floryda — Miami. Tutaj tylko krótki postój.

L - jak LIMA



Polski samolot na lotnisku w Miami.

Godzna 4.30 rano, a temperatura powietrza 28°C. Samolot polski wywołał spore zainteresowanie, gdyż na jego przylot oczekiwało kilku fotoreporterów i miejscowa telewizja. Wywiadów jednak nie było, gdyż to wyłącznie lądowanie techniczne i nikt z samolotu nie postawił nawet stopy na amerykańskiej ziemi. Na dworcu olbrzymi napis: WELCOME.

Dalsza faza lotu — już do portu przeznaczenia. Nagle z głośników mówi kapitan Studencki: „Za kilka minut przekroczymy równik". Stewardesy: Z. Wójcik, E. Szafraniec, E. Berens i M. Majzels natychmiast zareagowały: za chwilę wchodzą z tacami, na których stoją zamrożone butelki szampana. Steward Jerzy Konofalski zabiera się do otwierania. Jeszcze pięć sekund — już...

Podajemy dokładną datę: 26 sierpnia 1975 — godzina 15.15 czasu warszawskiego.

Za oknami samolotu potężne Andy. Podróż przez równik i kontynenty zbliża się powoli ku końcowi. O godz. 10.30 czasu miejscowego na lotnisku stolicy Peru — Limy ląduje polski samolot. Łączny czas przelotu — 19 godzin i 40 minut! Nowoczesne międzynarodowe lotnisko im. Jorge Chaveza — pioniera lotnictwa tego pięknego kraju. W środku napisy: BENVENIDOS.

Kilka godzin pobytu w mieście i znowu przygotowania do podróży powrotnej. Załogi statków „Apus" i „Columba" po półrocznej rozłące wracają szybko i wygodnie do swych rodzin, do kraju. Trasa identyczna. W Gander zmieniają się piloci i na lotnisku w Gdańsku ląduje już kapitan Witkowski. W LOCIE i Dalmorze planują już kolejne rejsy...



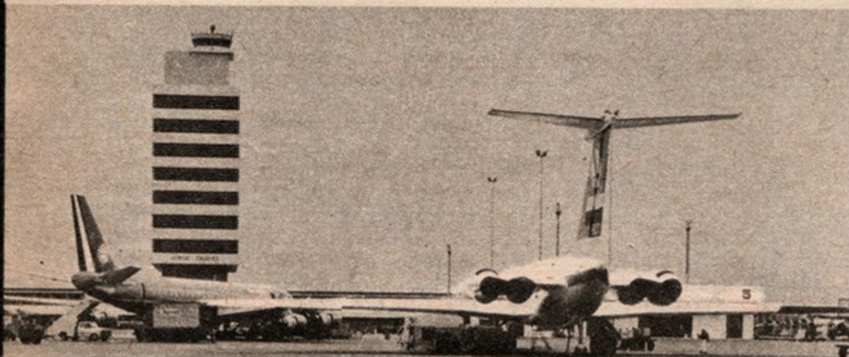
Równik już blisko. Szampan zaraz podamy...



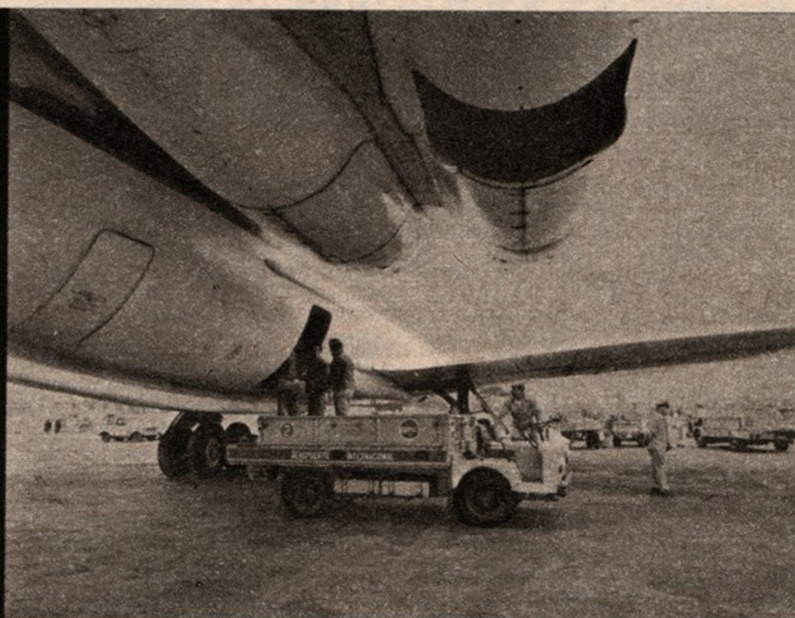
Kapitan T. Studencki na chwilę przed podaniem równikowego komunikatu.



Z samolotu w Limie prosto na pokłady „Apusa" i „Columba".



Nowoczesna sylwetka portu w Limie. Nosi on mię Jorge Chaveza. Poniżej – mieszkańcy stolicy Peru.



U celu podróży. Lotowski Il-62 będzie za chwilę wyładowany przez personel lotniska w Limie.



Fragment Limy – stolicy Peru.







REZERWUJEMY AUTOMATYCZNIE

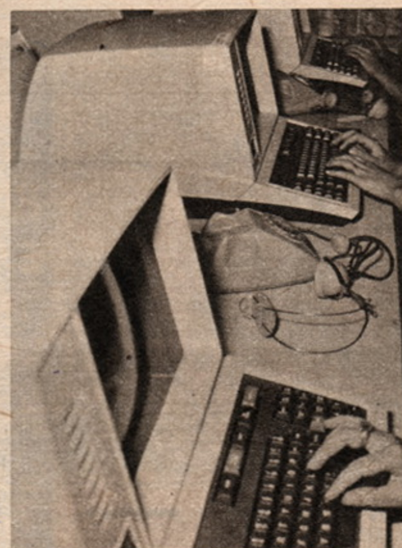
ale bez przemówień i kwiatów. Pełen napięcia i oczekiwania — jak to będzie, jak będą reagować klienci.

Bo rzecz na samym początku jest dziwna: pani rezerwująca naciska kilka klawiszy i spokojnie czeka. Nic się pozornie nie dzieje — kolejka stoi, panienka siedzi, bezruch. Coś nie tak. przedtem dzwoniła, denerowała się i coś pisała. A teraz nic — siedzi i czeka.

Ale czekanie jest krótkie. Kilka — od 2 do 7 sekund! Na ekranie zapalają się litery i cyfry. Informują o stanie bookingu na konkretnej trasie międzynarodowej. Numer rejsu, typ samolotu, godziny odlotu i przylotu oraz ilość pasażerów. Kiedyś na tego typu informację lub jej przygotowanie trzeba było czekać co najmniej kilkanaście minut.

W najbliższym czasie maszyna otrzyma jeszcze trudniejsze zadania. Oto bowiem wytypowano 200 miast na całym świecie do których najczęściej podróżują Polacy. Przygotowano specjalny materiał na bazie najwygodniejszych połączeń i już wkrótce będzie można uzyskiwać informacje i rezerwować miejsca na takich właśnie trasach. Pokazano nam na ekranie przykładowo trasę: Warszawa — Moskwa — Phenian. Badano i przeprowadzano również próby testowe rezerwacji miejsc na liniach w Kanadzie i Japonii. A z Warszawy można już teraz rezerwować miejsca na wszystkie loty wewnątrz Stanów Zjednoczonych. Prowadzący konferencję prasową kierownik Wydziału Rezerwacji i Sprzedaży PLL LOT mgr Jerzy Karwowski powiedział, że system LOTAR znacznie usprawni i przyspieszy obsługę pasażerów. Dąży się do tego, by przede wszystkim skrócić drogę od rezerwacji do kupna biletu i by tę ostatnią operację skrócić do niezbędnego minimum. Na przeszkodzie stoją jednak skomplikowane światowe taryfy lotnicze i nie opracowano jeszcze nigdzie żadnego systemu, który dałby im radę. Tutaj ludzkie głowy są nadal niezastąpione.

Nie bez znaczenia jest także okoliczność, że wprowadzenie systemu umożliwia bardziej ekonomiczne wykorzystywanie miejsc w samolotach. Bo bardzo często zapomina się o tym, że dokonanie samej rezerwacji miejsca nie oznacza jeszcze zakupienia biletu. Potencjalny klient tylko dzwoni, zamawia miejsce, a potem albo nie może, albo zapomina, albo nie chce lecieć na tej trasie. Przedsiębiorstwa lotnicze na całym świecie ponoszą z tego tytułu wielkie straty. No bo co to znaczy, gdy z „zarezerwowanych" zjawi się z biletami do odprawy samolotu tylko 50 proc. pasażerów, nie trzeba chyba nikomu tłumaczyć. System nieco tutaj pomoże, sygnalizując wykupienie biletu w umówionym z klientem terminie.



„Proszę o miejsce na najbliższy samolot do Moskwy".

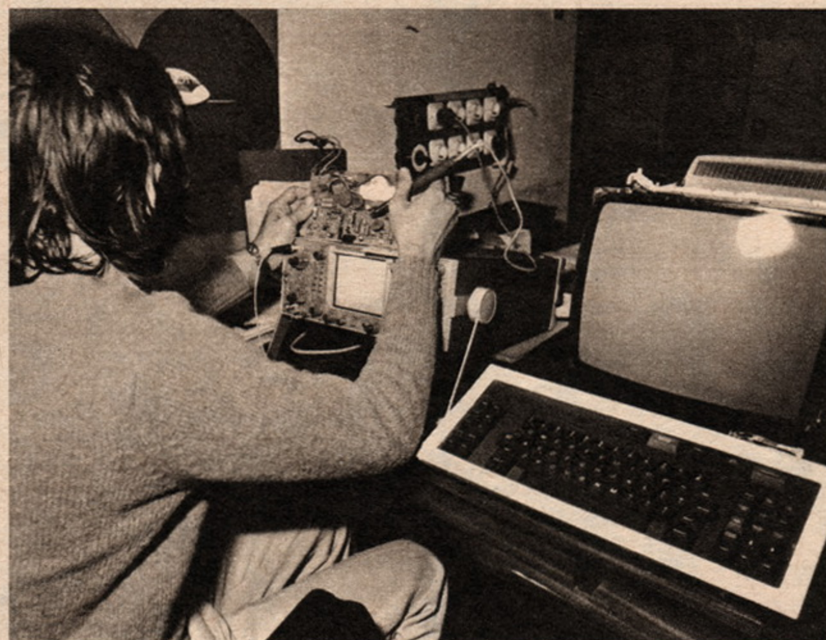
Ucieszy natomiast amatorów lotniczych podróży nad Morze Czarne wiadomość, że do końca bieżącego roku analogiczny system automatycznej rezerwacji miejsc wprowadzony zostanie przez BALKAN w Bułgarii, a także CSA w Czechosłowacji i MALEV na Węgrzech. W ten sposób okresy oczekiwania na informację i rezerwację zostaną skrócone do minimum.

Czy LOTAR załatwia pasażerom i LOTOWI wszystko?

Nie i nie może tego zrobić żadna maszyna. Jego wprowadzenie oznacza jednak polepszenie obsługi klientów i ułatwia pracę przewoźnika międzynarodowego. LOTAR oznacza także kolejny krok do dalszych prac z zakresu automatyzacji innych czynności obejmujących zarówno odprawę pasażerów na lotnisku jak i sam proces załadowywania samolotów.

Ale przyjdzie jeszcze na to poczekać. Podobnie jak na automatyczną rezerwację miejsc na loty krajowe. Podjęto wprawdzie i w tej dziedzinie wstępne kroki ale wszystko wskazuje na to, że dopiero własny, autentyczny Air Terminal umożliwi uruchomienie także własnego lotowskiego systemu rezerwacji miejsc.

JACEK BARCICKI



Na kilka dni przed godziną Zero.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pokój 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel.
Zdjęcia w numerze: J. Czerniak.

POWRÓT NA POLE WALKI

NOWE KSIĄŻKI



Nasza literatura na temat chlubnych tradycji lotnictwa polskiego powstałego w Związku Radzieckim nie jest jeszcze zbyt bogata. Na palcach można by policzyć dotychczasowe publikacje książkowe na ten temat. Ich autorami byli m. in. J. Meissner, I. Koliński, Cz. Krzemiński, R. Kuliński, M. Konieczny i K. Sławiński oraz E. Chromy. Do grona tego dołączył z powodzeniem Eugeniusz Banaszczyk, aktywny, ostatnimi laty w twórczości lotniczej. Zbiegło się ostatnio ukazanie dwóch jego książek poświęconych tradycjom bojowym ludowego lotnictwa polskiego: „Pojedynek nad Wisłą" w serii „Miniatury lotnicze" (Krajowa Agencja Wydawnicza) i „Skrzydlata dywizja" („Książka i Wiedza"). Ta ostatnia publikacja, wydana w ramach Biblioteki Pamięci Pokoleń, której patronuje Rada Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa, zasługuje na szczególną uwagę. Tym bardziej, że pojawiła się na rynku czytelniczym w roku 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim. Przypomnijmy przy okazji, że Banaszczyk jest również autorem dobrej książki „W bitwie o Anglię", wydanej w tej bibliotece w 1973 r.

Obecność polskiego lotnictwa na decydującym o wyniku II wojny światowej froncie stała się w 1944 r. faktem, który miał znaczenie polityczne, moralne i militarne. Choć nasze lotnictwo zostało w 1939 r. rozbite, potrafiło odrodzone, powrócić na to samo pole walki, by na nim wziąć odwet i rozstrzygnąć pięcioletnią walkę z wrogiem. Słusznie też Banaszczyk podkreśla w swej książce „Skrzydlata dywizja", że to była najważniejsza polska sprawa lotnicza w tej wielkiej wojnie. Najpiękniejszym dniem dla lotników polskich walczących na Zachodzie miał być dzień lądowania na lotniskach w ojczyźnie. Niestety, dla nich nie miał on nigdy nadejść. To wielkie przeżycie i ten wielki zaszczyt stały się udziałem tych, którzy wyruszyli najkrótszą drogą do kraju, drogą kościuszkowców.

„Rozpoczęta nad Wisłą nowa polska batalia powietrzna — pisze autor — która już na samym wstępie wzbudziła tak wielki niepokój wroga, zakończyła się w maju 1945 roku nad Berlinem. Historia wydała jeszcze jeden sprawiedliwy wyrok. Nad Berlinem nie mogło zabraknąć zwycięskiego polskiego lotnika, dlatego finał tej batalii określić można bez żadnej przesady jako finał wszystkich naszych lotniczych zmagań z hitlerowską Luftwaffe, odznaczających się tak wielkim patriotyzmem, bohaterstwem i umiejętnością walki, że wiele jeszcze lat upłynie, nim napiszemy wszystko o tym eposie, o ile w ogóle będziemy mogli utrwalić go tak w pamięci narodowej, jak na to zasługuje."

Do utrwalenia w pamięci tego eposu przyczynia się świeżo wydana książka Banaszczyka „Skrzydlata Dywizja". Ma ona charakter opowieści publicystycznej, czym zresztą autor szczególnie się wyróżnia w swych książkach. Popularne, a przy tym źródłowe ujęcie tematu sprawia, że jest to publikacja dla każdego, dobrze popularyzująca dzieje 1 dywizji lotniczej ludowego Wojska Polskiego; dywizji w skład której wchodziły sławne pułki: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" i 2 pułk lotnictwa szturmowego wywodzący się z radzieckiego 611 pułku.

Wydawać by się mogło, że o pierwszej dywizji lotniczej LWP napisano już wszystko. Przeczy temu książka Banaszczyka. W sześciu rozdziałach autor potrafił opowiedzieć o dywizji wszystko tak, jak było naprawdę. Ale jest to zarazem nowe, jakże trafne spojrzenie na tradycje ludowego lotnictwa. Trzeba sobie bowiem wyraźnie powiedzieć, że aktu narodzin tego lotnictwa w ZSRR dokonała zaledwie garstka ludzi, z których paru tylko było lotnikami z prawdziwego zdarzenia. A nie byłoby to absolutnie możliwe bez pomocy radzieckiej.

Przypadła tej pierwszej dywizji lotniczej niezmiernie ważna rola, ale też i miała ona szczególny charakter. Co dzień i w każdej godzinie kształtowało się w dywizji lotnicze polsko-radzieckie braterstwo broni. Pamięć serdeczna z tamtych pełnych napięć i trudów dni pozostała wśród naszych lotników do dziś. Stała się trwałym elementem współczesnej polskiej rzeczywistości lotniczej.

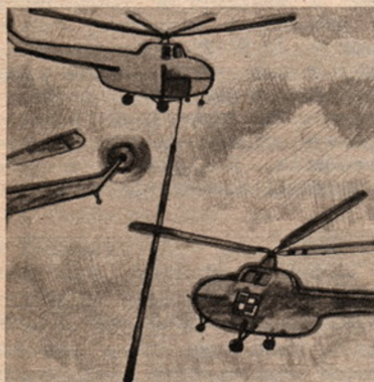
Tradycje bojowe skrzydlatej dywizji, opisane ładnie w książce Banaszczyka, starannie wydane przez „Książkę i Wiedzę", są nam bliskie współcześnie. Tej publikacji nie powinno zabraknąć w naszych bibliotekach.

(kon)

Eugeniusz Banaszczyk ● SKRZYDLATA DYWIZJA ● Wydawnictwo „Książka i Wiedza" — Warszawa 1975. Biblioteka Pamięci Pokoleń. Rada Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa. Str. 199+fotografie, cena 20 zł, nakład 9650+350 egz.

Z KABINY ŚMIGŁOWCA

NOWE KSIĄŻKI



Pisanie książek dla młodzieży należy do przedsięwzięć wdzięcznych, ale i trudnych zarazem. A dzieje się tak dlatego, że literatura tego rodzaju powinna być ciekawa, klarowna i kreślić w sposób prawdziwy sylwetki bohaterów.

Trzy opowiadania Bogdana Bartnikowskiego, tworzące niewielki objętościowo ale ciekawy pod względem konstrukcji tomik pt. „Nieziemskie przygody", nie stanowi cyklu złączonego postaciami tych samych bohaterów.

Bohaterami opowiadań są młodzi ludzie, którzy każdy na swój sposób przeżywają przygodę w lotnictwie wojskowym. Fakt godny podkreślenia: w kolejnych opowiadaniach młodzi ludzie reprezentują inne specjalności lotnicze; nie są jedynie pilotami.

Bartnikowski należy do pisarzy, którzy chętnie wracają w swej twórczości do dziedzin będących bliskimi sercu. Do tych dziedzin, które nie tylko dobrze znają, ale zawsze darzą szczerym sentymentem. Mam na myśli te dziedziny życia czy też wykonywanego kiedyś zawodu, które na ogół kojarzą się z najpiękniejszymi latami, chętnie wspominanymi i opisywanymi.

Autor „Nieziemskich przygód" przez wiele lat był wojskowym pilotem śmigłowcowym, przeżył sporo niezapomnianych chwil i na pewno przygód. Jego powroty do tej dziedziny — bardzo dla niego bliskiej — są w pełni uzasadnione. Zresztą pisze na ten temat zajmująco, ze znawstwem przedmiotu, przy czym czuje się w nim swobodnie.

Nieprzypadkowo na wstępie stwierdziłem, że pisanie dla młodzieży jest trudne. Gdy się jednak dobrze zna problematykę, twórczość taka daje dużo satysfakcji zarówno autorowi jak i czytelnikowi.

Pierwsze opowiadanie pt. „Nieziemska praktyka" przenosi nas na lotnisko wojskowe położone w rejonie morza. Poznajemy kadeta Gałkowskiego, którego skierowano na praktykę do eskadry śmigłowców. Pewnego dnia Gałkowski otrzymuje zgodę na uczestnictwo w locie ratowniczym śmigłowca Mi-2. Zadanie brzmi: zabrać z pokładu statku, przechylonego na burtę, trzech marynarzy i przetransportować ich na ląd. Zupełnie nieoczekiwanie ratownik został ranny na statku. Gałkowski schodzi na pokład statku i przyczynia się do przetransportowania do śmigłowca rannego ratownika i chorego marynarza.

W drugim i zarazem najdłuższym opowiadaniu, pt. „Nic ważnego nie zaszło..." autor opowiada o pracy pilotów śmigłowcowych jak i obsługi technicznej, biorących udział w akcji przeciwpowodziowej. W tym przypadku dowiadujemy się o niełatwej pracy saperów i pilotów śmigłowcowych w kruszeniu zatorów lodowych.

Wreszcie trzecie opowiadanie pt. „Początek akcji BARIERA", ocenić chyba należy jako napisane świetnie i jednocześnie oddające klimat pracy lotników wojskowych na rzecz gospodarki narodowej. Chodziło w tym przypadku o ustawienie przy pomocy śmigłowca trzystu ciężkich odgromników na terenie rafinerii. Oczywiście w akcji „Bariera" bierze udział młody, ale zdolny pilot śmigłowcowy, który nie tak dawno ukończył szkołę podchorążych.

Wszystkie opowiadania tematycznie związane są z użyciem śmigłowców: dla ratowania życia ludzkiego, kruszenia lodów i jako dźwigów. Na tle użycia śmigłowca Bartnikowski rysuje postacie swych bohaterów.

Najlepsze, o żywej i jednolitej akcji, są dwa opowiadania: pierwsze i ostatnie. Drugie i zarazem najdłuższe, o czym już wspomniałem, jest kompozycyjnie słabsze. Wydaje się, że napisane zostało kilka lat temu.

Tomik Bartnikowskiego spełni ważną rolę w popularyzowaniu lotnictwa wojskowego, szczególnie wśród młodzieży. **(m)**

Bogdan Bartnikowski ● NIEZIEMSKIE PRZYGODY ● Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia", Warszawa 1975, nakład 10 tys. egz. str. 164, cena 18 zł.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

SALE PAMIĄTEK

Oglądałem piękne sale tradycji w pułkach lotniczych. Pieczołowicie zebrane i opisane dokumenty oraz zdjęcia eksponowane w odpowiednich na ten cel salach budzą podziw u przybysza.

Historia jednostki lotniczej to dzieło ludzi, ich walki w okresie wojny i służby w okresie pokoju. Często pożółkłe fotografie, meldunki, rozkazy, strzępy wspomnień, legitymacje wywołują u oglądającego żywe refleksje.

Po drugiej stronie sali prezentowany jest na ogół okres współczesny, znany bardziej ludziom młodym, którzy na co dzień oglądają przelatujące odrzutowce. Na zdjęciach najlepsi piloci pułku, w tym także mistrzowie walki. Uśmiechnięte twarze lotników i ich maszyny. Uchwyceni przez obiektywy aparatów fotograficznych pozostali tacy, jacy byli owego dnia, roku. I chociaż od tamtego czasu upłynęło wiele lat, są dumą swej macierzystej jednostki.

Na przykład szkoła dęblińska, która nie tak dawno obchodziła podwójny jubileusz: pięćdziesięciolecia i trzydziestolecia w PRL. Sala tradycji szkoły — piękna i pouczająca. Ilu podchorążych poznało bliżej dzieje szkoły właśnie poprzez oglądanie sali tradycji? Bardzo wielu! Każda bowiem sala pamiątek jest jakby wycinkową lekcją historii, zastępującą często suchy, okraszony liczbami, wykład na ten temat.

Czy sal pamiątek nie można by zorganizować w lotnictwie cywilnym? Warto by się nad tym zastanowić. Nie jest to przedsięwzięcie możliwe do szybkiego urzeczywistnienia. Wydaje mi się jednak, że w przypadku lotnictwa cywilnego można na początek odejść od sal zamkniętych. Eksponaty zmieniane co pewien czas (fotokopie) można udostępniać społeczeństwu w miejscach publicznych.

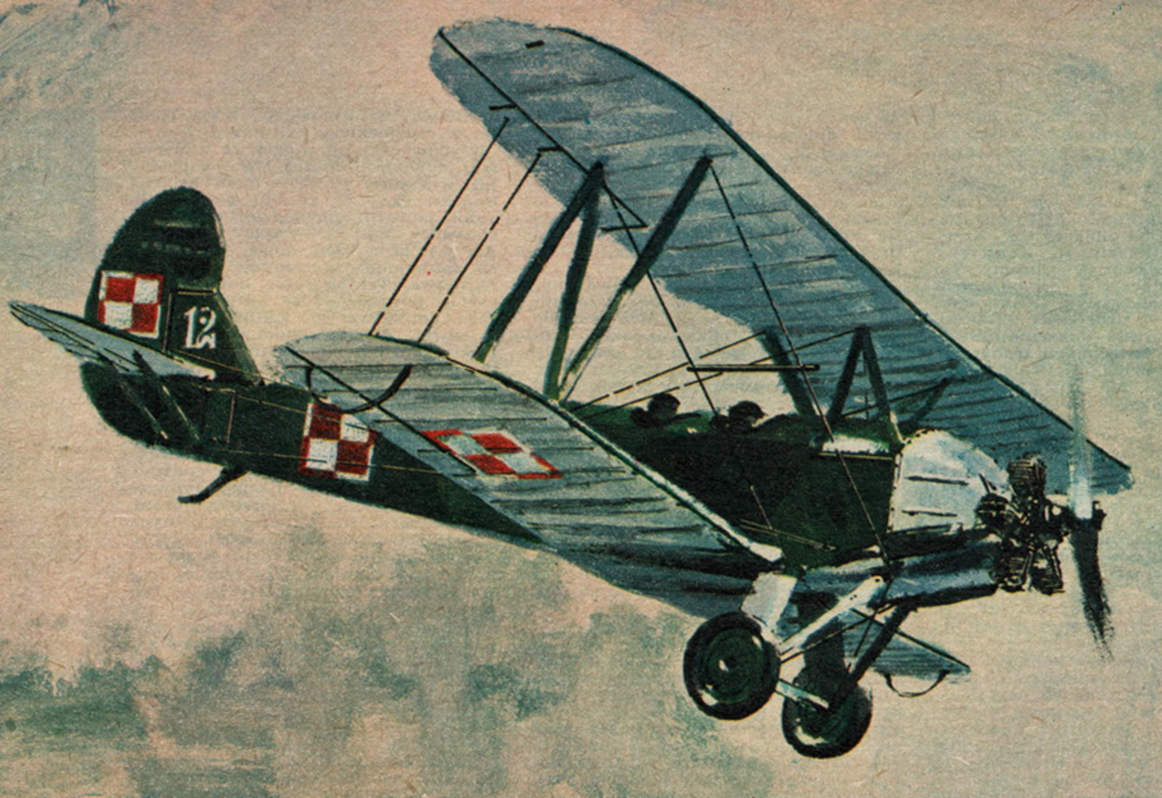
Wspaniałe warunki dla prezentowania swych osiągnięć mają Polskie Linie Lotnicze LOT. Mogą być nimi dworce lotnicze. Nieprzerwanie bowiem przewijają się przez porty lotnicze tysiące pasażerów. Podróżni często nudzą się, nie wiedzą jak wypełnić czas oczekiwania. Bywa, że niepomyślne warunki pogodowe wstrzymują odlot, albo lotnisko docelowe nie przyjmuje samolotów. Można by zaprosić wówczas pasażerów do sali pamięci lub zaproponować im obejrzenie filmów krótkometrażowych tematycznie związanych z osiągnięciami PLL LOT.

Dobrze by było w portach lotniczych prezentować zasłużonych pracowników PLL LOT, w tym milionerów powietrznych. Mamy ich wielu. LOT ma doświadczonych fotografików, a także pracownię fotograficzną. Z wykonaniem zdjęć nie będzie więc kłopotów. Ludzie, zasłużeni dla przedsiębiorstwa, powinni być popularyzowani. Oczywiście pod dużym zdjęciem-portretem ważny jest podpis, wyjaśniający szerzej kogo ono przedstawia.

Wdzięcznym polem do zapoznania ze swymi osiągnięciami ma także lotnictwo sportowe. Ostatnio dowiedziałem się, że Zarząd Główny Aeroklubu PRL nosi się z zamiarem zorganizowania sali pamięci w swojej siedzibie na Krakowskim Przedmieściu 55. Oczywiście sale te byłyby udostępnione w określonych godzinach zwiedzającym. Myśl godna urzeczywistnienia i to jak najszybciej.

Czy będziemy mieli sale pamięci w lotnictwie cywilnym? Wydaje mi się, że w zorganizowaniu ich nic nie stoi na przeszkodzie. Na urządzenie takich sal potrzeba jednak środków finansowych, a także czasu. Należy od czegoś zacząć, po prostu wykonać pierwszy krok, a jak wiemy — na ogół zaczyna się od niczego.

obserwator



Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

17 PUŁK LOTNICTWA ŁĄCZNIKOWEGO

17 Pułk Lotnictwa Łącznikowego (17 PLŁ) sformowano na początku listopada 1944 r. w oparciu o 223 Pułk Lotnictwa Łącznikowego, wyłączony ze składu 6 Radzieckiej Armii Lotniczej. 17 PLŁ wszedł w skład Lotnictwa WP na podstawie rozkazu Naczelnego Dowódcy WP nr 91/ss z 31 października 1944 r.

Pułk początkowo rozmieszczono na lotnisku Giza koło Zamościa. Dowodził nim mjr Mikołaj Tarasow (szef sztabu mjr Garagula). W jednostce miało być 321 ludzi, z tego 115 oficerów. 108 podoficerów i 98 szeregowców oraz 32 samoloty typu Po-2, które specjalnie przystosowano do przewożenia oficerów sztabowych, łącznikowych i poczty. W grudniu 1944 r. 17 pułk został w zasadzie uzupełniony do pełnego stanu osobowego. W marcu 1945 r., na ogólną liczbę 31 pilotów, w trudnych warunkach atmosferycznych latało 29. W nocy natomiast mogło wykonywać zadania (bez nawigatorów) 10 pilotów.

Pułk rozpoczął wykonywanie zadań w okresie przygotowań do ofensywy zimowej. Szczególnie aktywnie działał w czasie operacji warszawskiej, wykonując ogółem 817 lotów w celu przewożenia ważnych dokumentów bojowych oraz oficerów sztabu i łącznikowych. W tym czasie personel latający szkolił się intensywnie, przygotowując się do jak najlepszego wykonania stawianych mu zadań. Tylko w styczniu 1945 r. wykonał 447 lotów szkolno-treningowych, związanych z doskonaleniem techniki pilotażu.

Pod koniec stycznia 1945 r. 17 PLŁ przeniósł się na lotnisko Parzniew koło Pruszkowa. Tutaj dowództwo i sztab pułku rozlokowały się na stałe, a eskadry działały w operacji pomorskiej z poszczególnych, wysuniętych lądowisk.

Wydatnej pomocy 17 PLŁ udzielił dowództwom i sztabom różnych szczebli dowodzenia w operacji berlińskiej, wykonując 908 lotów w czasie 800 godzin, przyczyniając się w istotny sposób do utrzymania łączności oraz zachowania ciągłości dowodzenia w walce.

W czasie przerw w działaniach bojowych personel latający doskonalił technikę pilotowania. W tym celu w kwietniu 1945 r. wykonano w sumie 142 loty w czasie 65 godzin, a w maju — 129 lotów w czasie 37 godzin.

Za dobre wywiązanie się z zadań na froncie wyróżniono w rozkazach dowództwa oraz przyznano odznaczenia bojowe wielu oficerom, podoficerom i szeregowcom.

Po zakończeniu wojny w pułku dokonano reorganizacji. Jednostka przeszła do służby w warunkach pokoju. Zgodnie z rozkazem Dowódcy Lotnictwa WP nr 107 z dnia 15 lipca 1945 r. dotychczasowy 17 pułk przestawiono na nowy etat i nazwano 17 Mieszanym Pułkiem Lotniczym. 15 września 1945 r. Dowódca Lotnictwa WP wydał rozkaz nr 150, o przemianowaniu 17 pułku na 2 Samodzielny Mieszany Pułk Lotniczy.

Od połowy września 1945 r. 2 SMPL stacjonujący w Warszawie staje się kontynuatorem chlubnych, frontowych tradycji bojowych 17 Pułku Lotnictwa Łącznikowego. Na początku 1946 r. 2 SMPL składał się z jednej eskadry sanitarno-transportowej oraz dwóch eskadr lotnictwa łącznikowego. W skład każdej eskadry wchodziły trzy klucze liczące po 3 samoloty Po-2 w każdym. Prócz tego dowódca pułku (ppłk. M. Tarasow) i dowódcy eskadr mieli po jednym samolocie Po-2. 24 maja 1946 r. w skład pułku została włączona dodatkowo jedna eskadra lotnictwa łącznikowego. Zwiększono także etat eskadr łącznikowych do liczby czterech kluczy.

W okresie walk jednostek ludowego Wojska Polskiego z reakcyjnym podziemiem zbrojnym w południowo-wschodniej Polsce wziął też udział 2 SMPL. Na początku kwietnia 1946 r. z pułku wydzielono 14 załóg do działań jedostek wojsk lądowych. Pozostałe załogi tego pułku wykonywały z lotniska w Warszawie zadania na korzyść Naczelnego Dowództwa WP, głównie w celu zapewnienia ciągłości dowodzenia walczącymi wojskami.

W czerwcu 1946 r. do akcji związanej z Referendum Ludowym włączono wszystkie załogi 2 SMPL, które znajdowały się w dyspozycji Naczelnego Dowództwa WP. Należy zaznaczyć, że w maju tego roku podczas walk przeciwko bandom UPA pułk stracił jeden samolot.

W końcu września 1946 r. do 2 pułku przybywa 17 młodych pilotów — absolwentów Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Piloci ci w okresie pobytu w szkole wylatali 25—30 godzin i to w tylnej kabinie samolotu Po-2. W związku z tym nie byli należycie przygotowani do zadań operacyjnych. Należało ich intensywnie szkolić w lotach z przedniej kabiny oraz w lądowaniu na przygodnych lądowiskach. Wiązało się to z koniecznością wydzielenia części doświadczonego personelu latającego do tego zadania, co uszczupliło i tak stosunkowo małą liczbę pilotów w pełni przygotowanych do zadań operacyjnych. Dlatego natężenie działań jednostki jesienią 1946 r. zmniejszyło się.

W związku z rozformowaniem jesienią 1946 r. jednej eskadry w 2 SMPL, w oparciu której zorganizowano klucze lotnicze w Okręgach Wojskowych, do końca 1946 r. oraz w 1947 r. główny wysiłek pułk skupił na zadaniach łącznikowych. Szczególnie intensywnie działał w grudniu 1946 r. i styczniu 1947 ., kiedy to w całości swych sił pracował na rzecz wyborów do Sejmu Ustawodawczego. W tym okresie piloci pułku wylatali 340 godzin.

Począwszy więc od kwietnia 1946 r. 2 pułk lotniczy, pomnażający tradycje bojowe z czasów wojny 17 Pułku Lotnictwa Łącznikowego, aktywnie włączył się do walki o utrwalenie władzy ludowej w Polsce. W najtrudniejszych latach powojennych pułk chlubnie spełnił swój żołnierski i obywatelski obowiązek wobec Ojczyzny.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Samolot Po-2 17 Pułku Lotnictwa Łącznikowego.



BITWA O ANGLIĘ (3)

Dalszy ciąg wykazu pilotów polskich, którzy brali udział w Bitwie o Anglię.

139. **SZULKOWSKI Władysław** (ur. 6.11.1909 r.) — porucznik, oficer 5 PL. W bitwie — 65, 64 dyony. Zginął 27.03.1941 r. w zderzeniu z maszyną sierż. Paterka w czasie osłony konwoju na Morzu Irlandzkim. Pochowany na cm. West Derby koło Liverpoolu.

140. **TOPOLNICKI Juliusz** (ur. 7.03.1910 r.) — porucznik, oficer ? PL. W bitwie — 601 dyon. Zginął 21.09.1940 r. w angielskiej m. Pinhol.

141. **URBANOWICZ Witold Aleksander** (ur. 30.03.1908 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 145, 303 dyony. Dowodził 303 dyonem (7.09—20.10.1940 r.) i 131 Skrzydłem (15.04—1.06.1941 r.). Jesienią 1943 r. jako gość dowódcy 14 Floty Powietrznej USA, w polskim mundurze, wziął udział w walkach na froncie japońsko-chińskim, zestrzeliwując 2 myśliwce typu Mitsubishi „Zero" Zeke. Zestrzelił 20 samolotów wroga. Po wojnie osiedlił się w USA. W Polsce wydał 4 książki o tematyce lotniczej.

142. **WAPNIAREK Stefan** (ur. 23.02.1916 r.) — podporucznik, oficer 3 PL. W bitwie — 302 dyon. W dniu 20.08.1940 r. wraz z mjr Satchell'em zestrzelił Ju-88 był to pierwszy samolot wroga zniszczony przez ten dyon. Zginął 18.10.1940 r. w czasie lądowania we mgle. Pochowany na cm. Northwood, gr. 268.

143. **WCZELIK Antoni** (ur. 4.10.1906 r.) — kapitan, oficer 2 PL. W bitwie 302 dyon. Później dowodził 306 dyonem (2.09.1941—14.04.1942 r.). Zginął 14.04 1942 r. w locie bojowym nad Francją. Miejsce grobu nie znane.

144. **WĘDZIK Marian** (ur. 3.11.1913 r.) — sierżant, podoficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. W późniejszym czasie promowany został do stopnia oficerskiego i latał w 306 dyonie, 317 dyonie i 316 dyonie (jako d-ca eskadry). Mieszka w Warszawie.

145. **WITORZEŃĆ Stefan** (ur. 2.01.1908 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 501 dyon. W późniejszym czasie dowodził eskadrą w 306 dyonie i 302 dyonie. Dowodził: 302 dyonem (27.05.1941—?.02.1942 r.) i 133 Skrzydłem. Zestrzelił: 5 1/2—0—2 samoloty wroga. Mieszka w Warszawie.

146. **WŁASNOWOLSKI Bolesław Andrzej** (ur. 29.11.1916 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 607, 32, 213 dyony. Zestrzelił: 5 1/2—0—0 samolotów niemieckich. Zginął 1.11.1940 r. w m. Chichester.

147. **WOJCIECHOWSKI Mieczysław** (ur. 15.12.1916 r.) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w locie bojowym 21(20).04.1942 r. nad Niemcami. Pochowany na cm. w Kreuth (Bawaria).

148. **WOJTOWICZ Stefan** (ur. 19.06.1911 r.) — sierżant, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął 11.09.1940 r. osaczony nad m. Biggin Hill przez sześć Me-109. Zestrzelił: 3—1—0 samolotów wroga. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 209.

149. **WÓJCICKI Antoni** (ur. 1.08.1914 r.) — kapral, podoficer ? PL. W bitwie — 213 dyon. Zginął 11.09.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

150. **WRÓBLEWSKI Zbigniew** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

151. **WÜNSCHE Kazimierz** (ur. 5.06.1919 r.) — plutonowy, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zestrzelił: 4 1/2—1—0 samolotów wroga. Promowany do stopnia oficerskiego, w 1944 r. dowodził eskadrą w 315 dyonie. Mieszka w Warszawie.

152. **WYDROWSKI Jan** (ur. ?) — podporucznik, oficer 3 PL. W bitwie — 607 dyon. Później latał w 302 dyonie. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

153. **ZAŁUSKI Jerzy** (ur. ?) — kapral podchorąży z ? PL. W bitwie — 302 dyon. Zginął 17.10.1940 r. w czasie lądowania we mgle. Pochowany na cm. w Northwood, gr. 252.

154. **ZENKER Paweł** (ur. 25.12.1914 r.) — podporucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 501 dyon. Zginął 24.08.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

155. **ZUMBACH Jan Eugeniusz Ludwik** (ur. 14.04.1915 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. W późniejszym czasie dowodził: 303 dyonem (19.05—1.12.1942 r.), 3 (1.02—14.06.1944 r.) i 133 Skrzydłem (2.08.1944—30.01.1945 r.). Zestrzelił: 12 1/3—5—1 samolotów wroga. Po wojnie osiedlił się we Francji.

156. **ŻAK Walerian** (ur. 14.04.1911 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Ciężko poparzony w walce powietrznej 27.09.1940 r. Później dowodził: 303 dyonem (7—18.05.1942 r.), 308 dyonem (18.05.1942—11.02.1943 r.), 3 (29.06—4.10.1943 r.) i 133 Skrzydłem (12.10.1943—15.02.1944 r.). Po wojnie osiedlił się w Australii.

157. **ŻUKOWSKI Aleksiej** (ur. 28.03.1911 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Zginął 18.10.1940 r. w wypadku lotniczym spowodowanym mgłą. Pochowany na cm. Northwood, gr. 297.

158. **ŻURAKOWSKI Janusz** (ur. 12.09.1914 r.) — podporucznik, oficer 6 PL. W bitwie — 234, 609 dyony. Później dowodził 316 dyonem (6.06—28.12.1942 r.). Ukończył brytyjską szkołę pilotów doświadczalnych i skierowano go do wytwórni samolotów. Zdobył rozgłos światowy oblatując odrzutowce: Gloster „Meteor" i Avro „CF-100". Jest twórcą figury akrobatycznej „Żurado". Mieszka w Kanadzie.

*

W pięciu fazach Bitwy o Anglię, w lotach bojowych i wypadkach lotniczych straciło życie 32 polskich pilotów myśliwskich. Z tej liczby więcej niż połowa zginęła w dywizjonach brytyjskich. Najboleśniejszym etapem bitwy była IV Faza, w której zginęło 12 Polaków. Krwawy rejestr zapoczątkował pilot 145 Dywizjonu Myśliwskiego por. Antoni Ostowicz, w dniu 18 sierpnia 1940 r. tracąc życie w walce powietrznej nad m. Portland. Zamknęli tę smutną listę: pilot 302 Dywizjonu Myśliwskiego kpt. Franciszek Jastrzębski, tragicznie zmarły w locie bojowym nad kontynentem 25(26) października 1940 r. i pilot 79 Dywizjonu Myśliwskiego ppor. Stanisław Piątkowski, ginąc 25 października 1940 r. w m. Pembrey (Walia). Największymi pechowcami bitwy byli piloci 303 Dywizjonu Myśliwskiego: sierż. Antoni Siudak, który zginął 6 października 1940 r. od bomby lotniczej zrzuconej przez Ju-88 na lotnisko Northolt, kiedy stał obok swego „Hurricane" przygotowując się do startu, oraz ppor. Witold Łokuciewski, który 15 września 1940 r. w walce powietrznej dostał postrzał w nogi 32 odłamkami.

Tabelka obrazująca straty w szeregach polskich pilotów w Bitwie o Anglię.

Kolejna Faza Bitwy	302 Dywizjon	303 Dywizjon	Inne dywizjony	Ogółem
I. FAZA	—	—	—	—
II. FAZA	—	—	7	7
III. FAZA	—	—	3	3
IV. FAZA	1	5	6	12
V. FAZA	5	4	1	10
Ogółem	6	9	17	32

W I Fazie bitwy Polacy nie ponieśli strat w ludziach. Był to okres, kiedy 303 Dywizjon Myśliwski jeszcze nie istniał (dopiero od 2.08.1940 r.), a 302 Dywizjon znajdował się w stadium organizacji i szkolenia. Pierwsi Polacy skierowani w połowie lipca do dywizjonów brytyjskich, ćwiczyli na nowym sprzęcie.

W II Fazie bitwy ginie siedmiu Polaków walczących w dywizjonach brytyjskich: por. F. Gruszka (65), sierż. J. Kwieciński (145), por. K. Łukaszewicz (501), por. A. Ostowicz (145), kpt. W. Pankratz (145), ppor. M. Rozwadowski (151), por. M. Stęborowski (238). W tym czasie 302 Dywizjon osiągnął gotowość operacyjną (15.08.1940 r.), przeżył pierwszy wypadek lotniczy (por. C. Główczyńskiego w dniu 17.08.1940 r., zakończony poparzeniem pilota i odesłaniem go do szpitala w Baverley) i pierwsze zwycięstwo powietrzne (20.08.1940 r. mjr W. Satchell z ppor. S. Wapniarkiem zestrzelili 1 Ju-88). 303 dywizjon zaś, znajdował się w stadium organizacyjno-szkoleniowym.

W III Fazie bitwy ginie trzech Polaków walczących w dywizjonach brytyjskich: kpr. F. Gmur (151), ppor. J. Maciński (111), ppor. P. Zenker (501). Do walki wchodzi legendarny 303 dywizjon, po zestrzeleniu 1 Dorniera 17 przez por. L. Paszkiewicza, w czasie zwykłego lotu treningowego (30.08.1940 r.). Nazajutrz 303 rozpoczyna służbę bojową strącając 6 samolotów wroga.

W IV Fazie bitwy ginie dwunastu Polaków. To okres odpierania zmasowanych ataków Luftwaffe na Londyn. 302 dywizjon traci jednego pilota: kpt. T. Chłopika; 303 dywizjon traci pięciu pilotów: sierż. T. Andruszkowa, sierż. M. Brzozowskiego, por. A. Cebrzyńskiego, por. L. Paszkiewicza, sierż. S. Wojtowicza; dywizjony brytyjskie straciły sześciu Polaków: kpr. S. Duszyńskiego (238), ppor. W. Głowackiego (603), ppor. W. Krępskiego (54), ppor. W. Samolińskiego (151), por. J. Topolnickiego (601), kpr. A. Wójcickiego (213).

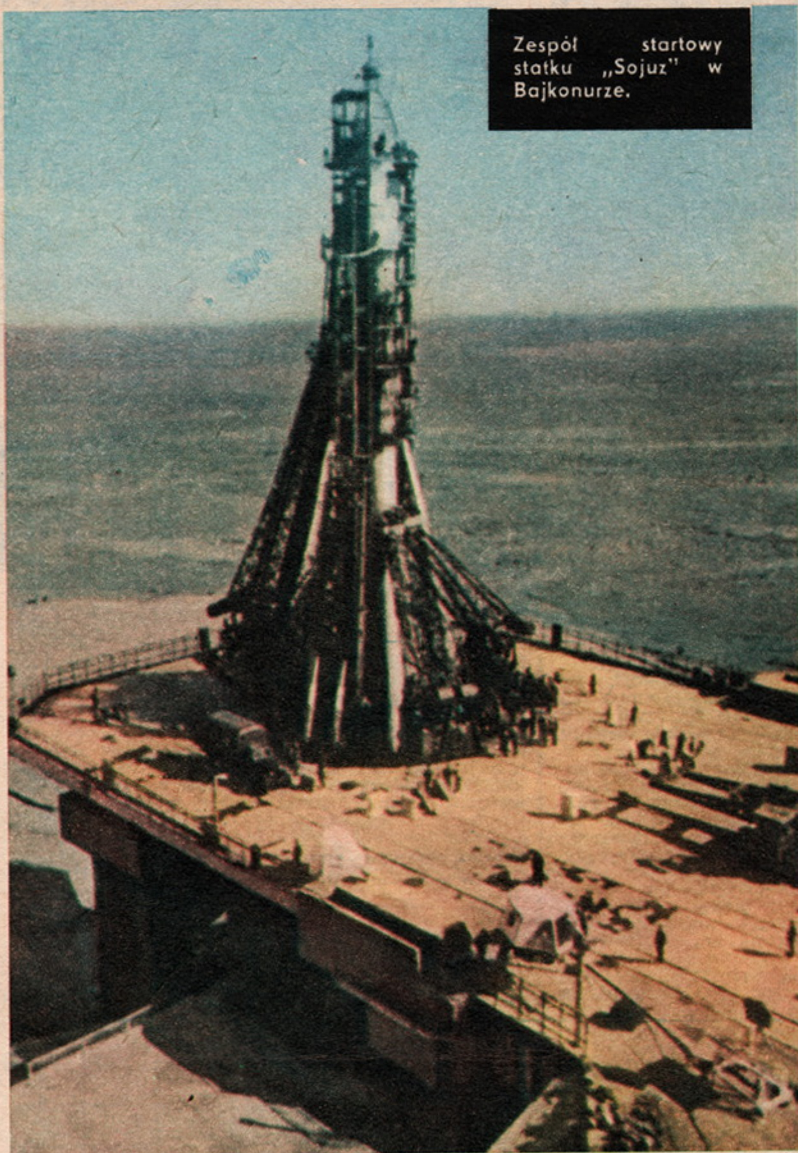
W V Fazie bitwy ginie dziesięciu Polaków. W wypadkach lotniczych 302 dywizjon traci pięciu pilotów: por. J. Borowskiego, kpt. F. Jastrzębskiego, ppor. S. Wapniarka, kpr. J. Załuskiego, ppor. A. Żukowskiego; 303 dywizjon traci czterech pilotów: ppor. J. Bury-Burzymskiego, sierż. J. Františka, por. W. Januszewicza, sierż. A. Siudaka; dywizjony brytyjskie tracą jednego Polaka:. ppor. S. Piątkowskiego (79).

(c. d. n.)

ANDRZEJ R. JANCZAK

Alarm w polskim dywizjonie myśliwskim. Piloci biegną do swych maszyn. Zapowiedziano dużą wyprawę samolotów Luftwaffe.





Zespół startowy statku „Sojuz" w Bajkonurze.

BAJKONUR

Na pierwszej konferencji prasowej w Moskwie dziennikarze amerykańscy zapytali, dlaczego żadnego z nich nie wpuszczono na kosmodrom Bajkonur. Odpowiedział im profesor Konstanty Buszujew, radziecki dyrektor techniczny lotu „Sojuz-Apollo".

— Umowa między naszymi krajami nie przewidywała obecności dziennikarzy radzieckich na Cape Canaveral ani dziennikarzy amerykańskich na naszym kosmodromie w Kazachstanie. Przestrzegamy ściśle tej umowy.

— A więc Bajkonur otoczony jest nadal ścisłą tajemnicą? — dopytywał się jeden z amerykańskich korespondentów.

Profesor Buszujew odrzekł spokojnie:

— Wie Pan doskonale, że na naszym kosmodromie gościli amerykańscy astronauci i specjaliści NASA. W tej chwili znajduje się tam amerykański ambasador w Moskwie — W. Stoeseel z małżonką. Będzie obserwował start „Sojuza-19". O jakich tajemnicach może być mowa skoro telewizja radziecka będzie prowadziła bezpośrednią transmisję z Bajkonuru na cały świat? Postawmy sprawę otwarcie: nie jesteśmy w stanie zapewnić zakwaterowania i środków łączności kilkuset dziennikarzom, którzy chcieliby być obecni na kosmodromie w chwili rozpoczęcia eksperymentu „Sojuz-Apollo". A nie chcemy także stwarzać priorytetów dla tych czy innych organów prasy radia i telewizji, dla dziennikarzy tych czy innych krajów. Dlatego do bezpośredniej obsługi prasowej lotu z kosmodromu Bajkonur wydzieliliśmy grupę dziennikarzy radzieckich. Obraz telewizyjny z Bajkonuru będzie transmitowany non stop do ośrodka prasowego. To wszystko, co możemy w tej chwili uczynić. Nie możemy zakłócać pracy kosmodromu w tak ważnym momencie. W odróżnieniu od waszego kosmodromu na Florydzie, otwartego dla turystów, nasz mieści się w głębi stepów Azji, daleko od turystycznych szlaków, w okolicy surowej i prawie niezamieszkałej.

Do sprawy usytuowania kosmodromu Bajkonur dziennikarze amerykańscy wrócili po zakończeniu lotu „Sojuz-Apollo", pytając na ostatniej konferencji czym kierował się Związek Radziecki, wybierając Kazachstan jako miejsce, skąd wysyła się w Kosmos radzieckie sztuczne satelity Ziemi, statki kosmiczne i sondy międzyplanetarne.

Znów odpowiedział profesor Buszujew:

— Przy odpalaniu wieloczłonowych rakiet pierwsze człony spadają na Ziemię. Wasz kosmodrom położony jest na półwyspie i kosmiczny złom spada do Oceanu Atlantyckiego. Nam przyroda poskąpiła takich warunków. Staramy się, aby żelastwo z nieba spadało na step, w okolicach gdzie nie ma miast, osiedli i wiosek. Decydujące były względy bezpieczeństwa, a także ilość słonecznych dni w roku i jeszcze kilka czynników.

Ta wymiana zdań zakończyła sprawę Bajkonuru. Ale widząc zainteresowanie prasy radzieckim kosmodromem, gospodarze Centrum Prasowego dostarczyli nam bogato ilustrowane materiały w kilku językach. Na jednej z broszur, zatytułowanej „Baikonur — the World's First Cosmodrome", uzyskałem wkrótce autografy ludzi, którzy wielokrotnie byli na pierwszym kosmodromie świata — stamtąd startowali w Kosmos. Od kosmonautów Aleksieja Jelisiejewa (trzy loty orbitalne), Anatola Filipczenko (dwa loty), Nikołaja Rukawisznikowa (dwa loty) oraz członków rezerwowych załóg ekipy „Sojuz-Apollo" — Borysa Andriejewa i Aleksandra Iwanczenkowa. Od nich też otrzymałem dodatkowe informacje, na podstawie których mogę pokusić się o przedstawienie kosmodromu radzieckiego. Korzystałem także z licznych radzieckich publikacji prasowych.

Hasło Bajkonur w Wielkiej Encyklopedii Radzieckiej, wydanej w 1950 r., na półstronicowej szpalcie zajmowało zaledwie pięć wierszy: „Bajkonur — osiedle typu miejskiego w rejonie dżezkazgańskim obwodu karagandyjskiego Kazachskiej SRR. Stacja kolejowa — na południowy zachód od Dżezkazganu. Założone w latach władzy radzieckiej w związku z początkiem wydobycia tutaj węgla kamiennego".

To samo hasło w nowym wydaniu Wielkiej Encyklopedii Radzieckiej (tom 2, 1970 r.) brzmi: „Bajkonur — jeden z największych kosmodromów Związku Radzieckiego, położony w obwodzie karagandyjskim Kazachskiej SRR. W Bajkonurze zbudowano szereg wyrzutni i punktów pomiarowych dla realizacji obszernego programu badań kosmicznych... Z Bajkonuru wystartował pierwszy w świecie sztuczny satelita Ziemi, stąd dokonał pierwszego w świecie załogowego lotu w Kosmos Jurij Gagarin, stąd wystartowała pierwsza kobieta-kosmonautka Walentyna Tierieszkowa i zrealizowano wiele innych startów w dziedzinie badań Kosmosu".

Odkąd słowo Bajkonur zaczęto kojarzyć z programem kosmicznym ZSRR?

Nazwa Bajkonur niewiele mówiła światu do 30 maja 1961 r. Tego dnia przedstawiciele ZSRR przedkładając w Paryżu na posiedzeniu sekcji astronautycznej Międzynarodowej Federacji Lotniczej materiały o locie Gagarina podali, że główny radziecki kosmodrom znajduje się w odległości ok. 300 km na północny wschód od Morza Aralskiego. Wymieniono jego współrzędne geograficzne: 47 stopień szerokości północnej i 65 stopień długości wschodniej.

Warto sobie przypomnieć, że parę lat wcześniej nad Morzem Aralskim przeleciał słynny amerykański samolot szpiegowski U-2, pilotowany przez Powersa. Miał on sfotografować miejsce, skąd startują w Kosmos radzieckie rakiety. Przepuszczono go nad okolicą Bajkonuru, ale nad Uralem, w pobliżu Biełojarskiej Elektrowni Jądrowej, która była następnym obiektem interesującym powietrznego szpiega, rakieta „ziemia-powietrze" położyła kres ciekawości wysłannika wywiadu amerykańskiego.

Następnymi Amerykanami, którym sądzone było zobaczyć Bojkonur legalnie, w innej atmosferze politycznej, w świecie, który od zimnej wojny przebył drogę do pokojowej koegzystencji i partnerstwa w podboju Kosmosu — byli amerykańscy astronauci Thomas Stafford, Vance Brand i Donald Slayton oraz ich dublerzy — Alan Bean, Ronald Evans i Jack Lousma. Wcześniej odwiedziło Bajkonur szereg wybitnych mężów stanu — spośród przywódców świata zachodniego pierwszy zaproszony został do Bajkonuru prezydent Francji Charles de Gaulle — sojusznik z czasów wojny, polityk dążący do pokojowej współpracy między Wschodem i Zachodem. Było to w czerwcu 1966 r., upłynęło więc dziewięć lat do zapytania w Centrum Prasowym w Moskwie o „tajemnice Bajkonuru".

Bajkonur — to imię kazachskie a zarazem nazwa dawnego aułu pasterskiego. „Góry nasze są wysokie. Stepy stratowane kopytami koni, a piaski pustyni kryją wiele tajemnic". Tak mawiali Kazachowie w tych stronach, nie wiedząc, że auł w latach władzy radzieckiej zmieni się z wioski pasterskiej w osiedle robotnicze, a później — w przyczółek szturmu Kosmosu. Karaganda i Dżezkazgan zdobyły sławę wcześniej. Złoża węgla, zalegającego zagłębie karagandyjskie, ocenia się na 50 mld ton. Rozwój górnictwa nastąpił tu po 1930 r. w związku z budową na Uralu kompleksu hut Magnitogorska. Oprócz górnictwa węglowego rozwijało się w Karagandzie i Dżezkazganie hutnictwo miedzi i żelaza, przemysł chemiczny i maszynowy. O tych tajemnicach stepu — skarbach ziemi śpiewali kazachscy bajarze ludowi, akynowie. Któremu z nich mogły się marzyć rakiety, startujące z Bajkonuru w Kosmos?

W rocznikach „Komsomolskiej Prawdy" sprzed kilkunastu lat odnalazłem pierwszy w prasie radzieckiej reportaż z Bajkonuru, który określany był jeszcze wtedy jako „N-ski kosmodrom". Autorem tej relacji był radziecki dziennikarz Jarosław Gołowanow który obserwował wiele kosmicznych startów.

RYSZARD BADOWSKI



LOTNIE I ICH REKORDY

Niedługi był to okres kiedy Bill Moyes z Australii i Bill Bennett z USA jako jedyni na świecie rozkoszowali się lotami na skrzydłach Rogallo. Początkowo były to loty holowane za łodzią motorową. Możliwe, że przypadek sprawił, iż Moyes i Bennett w dniu 29 kwietnia 1969 r. wybrali jako miejsce startu do swojego pierwszego lotu szczyt góry **Kościuszko** w Australii. Zarówno ten dzień jak i miejsce określają narodziny nowego masowego sportu wyczynowego.

Następnym śmiałkiem podziwianym przez cały świat jest Dave Kilbourne. Ci trzej ludzie traktowani początkowo trochę z przymrużeniem oka, szybko zdobywają naśladowców. W błyskawicznie rosnącej liczbie pilotów lotni pokaźna ilość to ludzie, którzy uprawiają inne sporty lotnicze, a nawet pracują zawodowo w lotnictwie. Oni to właśnie uznali lotniarstwo nie tylko za tanią i nieskrępowaną formę latania, ale przede wszystkim za sport dający możliwość przeżycia naturalnego lotu, w którym pilot pozbawiony mechanizacji i przyrządów swoje działanie w przestrzeni opiera na „ptasim instynkcie" doprowadzonym do perfekcji. W tym też leży tajemnica ogromnego powodzenia tego sportu na całym świecie. Ten niezwykły urok lotniarstwa sprawia, że liczne szkoły w wielu krajach pracują na najwyższych obrotach, a w szkołach tych o miano człowieka-ptaka ubiegają się ludzie niezależnie od wieku i płci. Urok ten sprawia, że niestety wielu chętnych do uprawiania tego sportu — bez żadnego przygotowania — decyduje się na pierwszy lot rozpoczynając od kilkusetmetrowego urwiska, a przy tym niejednokrotnie na własnoręcznie, wadliwie wykonanych skrzydłach. Ludzie ci tworzą „czarną historię" lotniarstwa...

Początkowo loty trwały po kilka minut i były wykonywane z niewielkich wzniesień. Pierwszym zanotowanym przez lotniarzy wyczynem był lot wykonany 6 września 1971 r. przez Dave Kilbourne'a, który na lotni „Kilbo Kite" w okolicach San Jose (Kalifornia, USA) szybował przez 1 h 4 min. Dokładnie rok później (7 września 1972 r.) pilot Bob Wills na „Delta Wing" konstrukcji Bennett'a (długość rur — 5,85 m) zadziwia wszystkich lotem, który trwał 2 h 16 min., wykonanym w okolicach Los Angeles (Kalifornia, USA). 7 grudnia tegoż roku Bob poprawia swój rekord do 3 h 3 min. Dziewiętnastoletni Toni Kolerich 13 kwietnia 1973 r. w kalifornijskiej miejscowości Torrance Beach na skrzydłach „Flexi-Flier" (Eipper—Formance) szybuje przez 3 h 9 min. Za rozwojem wyczynowego latania idą wytwórnie produkujące lotnie, które dążą do opracowania coraz to doskonalszych skrzydeł. W 1973 r. pojawia się nowa odmiana skrzydeł, będąca niezupełnym cylindrycznym płatem Rogallo i wykazująca lepszą doskonałość. Jest nią „Seagull-III", którą opracowano w Seagull Aircraft (pow. — 22,6 m², kąt rozwarcia 102°, rozpiętość — 9 m). Na tym właśnie płacie w Torrance Beach 15 lipca 1973 r. Pat Conniury utrzymuje się w powietrzu przez 3 h 36 min., a w kilka dni później także na „Seagull-III" w Torrey Pines, Mike Mitchell uzyskuje czas 3 h 45 min.

Bob Wills nie daje za wygrana i jedzie na Hawaje, gdzie 1 września 1973 r., wykorzystuje bryzę, zawieszony pod swymi skrzydłami na wąskiej ławeczce spędza w powietrzu 5 h 6 min. Wills'owi wydawało się, iż jego rekord nieprędko zostanie poprawiony, a tymczasem okazało się, że już w dwa dni po jego wyczynie Pat Conniury na „Seagull-III" uzyskał w Palos Verdes czas 5 h 21 min. Osiągnięcie to sprowokowało Wills'a, który 15 września ustanowił następny rekord: 8 h 24 min. Do tego lotu Bob Wills wystartował także na Hawajach, na wyspie Oahu, korzystając z 650 m zbocza i możliwości wznoszenia jakie daje bryza. Bob swoim rekordem mógł się cieszyć do 17 marca 1974 r., tzn. do dnia, w którym John Hugues na „Wills Wing" uzyskał czas 10 h 5 min. (na Hawajach). Wydawać by się mogło, że dziesięć godzin lotu w pozycji wyczerpującej dla pilota jest osiągnięciem wystarczającym i dalsze poprawianie wyniku byłoby już bez sensu. Dlatego też z wielkim zdziwieniem przyjęto fakt, że rekord ten, w sześć dni po jego ustanowieniu, został podwojony do **20 h 47 min.** przez Harvey Melcher'a na Hawajach. Trzeba tu zaznaczyć, że taki wynik jest możliwy do uzyskania tylko na bryzie, której prądy noszące występujące w ciągu dnia nad lądem przenoszą się na noc nad ocean i zezwalają pilotom na długie loty.

Podane rekordy dotyczą tylko długotrwałości lotu. Obok nich ustanawia się także rekordy innego rodzaju, np. przewyższenia. Najlepszy jak dotąd rezultat (gdy chodzi o różnicę poziomów między startem, a najwyższym punktem na jaki lotniarz zdołał się wznieść) został uzyskany w 1974 r. przez Marka Clarsson'a na lotni „Phoenix" w Arizonie i wynosi **1800 m.**

W pierwszym okresie rozwoju lotniarstwa uznawano także za rekordy różnice poziomów jakie piloci pokonywali w swych lotach. Obecnie trudno już mówić o rekordach, gdyż wszystkie łatwo dostępne najwyższe szczyty górskie w krajach, gdzie lotniarstwo uprawia się masowo, zostały oblatane. Jednak dla pełnego scharakteryzowania stanu rozwoju lotniarstwa i osiągnięć w tej dziedzinie przytoczyć wypada kilka z tych lotów, które obecnie uważane są za pionierskie.

15 sierpnia 1973 r. Amerykanin Dick Eipper na lotni „Flexi-Flier" startując z krawędzi wulkanu Haleakala na Hawajach pokonuje różnicę poziomów 2549 m w czasie 20 min. 26 października 1973 r. trzydziestoletni Amerykanin Rudy Kishazy przyjeżdża w Alpy i z przypiętymi nartami startuje z najwyższego szczytu Mont Blanc (4807 m npm). Po półgodzinnym locie ląduje w odległym o 25 km Servoz. Obecnie Mont Blanc jest terenem treningowym dla licznych członków klubu Les Hommes Oiseaux (Ludzi-Ptaków) z Chamonix, którzy startując z tego miejsca zdołali osiągnąć odległość przelotu — 32 km. Inny Amerykanin — Mike Harker — jedzie w 1974 r. do Japonii, by tam wykonać lot z wulkanu Fudżijama.

Zapewne chęć osiągnięcia dalszych rekordów, a przy tym brak wyższych szczytów w USA, podsunął tam lotniarzom myśl wykorzystania balonów na ogrzane powietrze. Pierwszym pilotem, który z lotnią podwieszona do kosza balonu wzniósł się na wysokość ok. 3500 m, był Dave Kilbourne. Po osiągnięciu tej wysokości uwolnił się on od balonu i po swobodnym spadaniu przeszedł do lotu ślizgowego. Ta udana próba sprawiła, że inni piloci zapragnęli powtórzyć ten wyczyn, ale z uzyskaniem większej wysokości. W czasie tych prób kilku pilotów uległo wypadkom. Próby te jednak są nadal kontynuowane z tą tylko różnicą, że piloci zabezpieczają się spadochronem. Rekordową i jak dotąd najlepszą próbę wykonał 26 grudnia 1974 r. Dannis Kulberg w okolicy San Francisco, który wyczepił się spod balonu na wysokości 5212 m i po 35 min. locie bezpiecznie wylądował. Kulberg do tego lotu użył lotni typu „Phantom-19 Kite". Wśród licznych filmów o lotniarstwie jakie były wyświetlane w Kössen w czasie tegorocznych mistrzostw świata, znalazł się również obszerny reportaż z dnia 26 grudnia 1974 r. Komentarz do tego filmu mówił m.in., że te na razie niebezpieczne próby, w niedługim czasie, po odpowiednim dostosowaniu sprzętu, pozwolą łączyć sport lotniarski i balonowy.

To, że wyżej opisane wyczyny rekordowe należą do pilotów amerykańskich, nie jest sprawą przypadku, przyczynił się do tego fakt, że Hang Gliding (lotniarstwo) zrodził się właśnie w tym kraju i tam znalazł najszybciej licznych zwolenników, którzy korzystając z najlepszych warunków terenowych (Kalifornia) i klimatycznych (Hawaje) mogą osiągać takie wyniki.

Do Europy lotniarstwo dociera z niewielkim opóźnieniem. Najszybciej rozwija się w Szwajcarii, Francji, Anglii, Austrii, RFN oraz Włoszech. W krajach europejskich też notuje się rekordowe loty na czas. Jak dotąd rekord Europy należy jeszcze do Brytyjczyka Gerry Breen'a, który w 1974 r. wykonał lot w czasie 2 h 30 min. Rekord Francji, to lot wykonany we wrześniu 1974 r. w L'Alpe-d'Huez, w czasie 1 h 50 min. Zdobywcą tego rekordu jest Patrick Boulet. Rekordzistą Szwajcarii jest Etienne Rithner po 45-min. locie wykonanym w czerwcu 1974 r. (poza Europą i Ameryką Płn. lotniarstwo jest uprawiane w Australii, Japonii i Afryce Płd.).

Można by się zastanawiać nad przyczynami tak dużej różnicy między rekordami amerykańskimi i europejskimi, ale nie jest to konieczne, gdyż nawet bardzo pobieżna analiza tego zagadnienia wskazuje na odmienne warunki terenowe w obu częściach świata. W Europie loty wykonywane są w górach, głównie w Alpach, które cechuje niezwykle skomplikowana rzeźba terenu, zmuszająca pilotów do zachowania znacznie większej ostrożności, szczególnie przy silniejszych wiatrach, kiedy loty nad przełęczami stają się niebezpieczne.

W wyniku rekordów, które obrazują możliwości skrzydeł Rogallo, lotniarstwo szybko zaczęło się rozwijać i przybierać charakter dyscypliny sportowej, co przejawia się coraz liczniejszymi imprezami sportowymi organizowanymi przez powstałe w wielu krajach narodowe federacje lotniarskie. W Stanach Zjednoczonych rozgrywa się wiele zawodów tego rodzaju. Największą jednak popularnością cieszą się tam zawody o memoriał Otto Lilienthala, które w tym roku przeprowadzone zostaną po raz czwarty. W końcu grudnia 1974 r. w Santa Ana odbyły się II Mistrzostwa Stanów Zjednoczonych zorganizowane przez USHGA (United States Hang Gliding Association) i rozgrywane w klasie lotni miękkopłatów i sztywnopłatów. W konkurencjach na celność lądowania oraz na czas losu mistrzami zostali:

W klasie miękkopłatów: 1. Bob Wills, 2. Chris Wills, 3. Chris Price. Wymienieni latali na lotniach „Swallow Tail".

W klasie sztywnopłatów: 1. Jack Schreder — na lotni „Quicksilver-C", 2. Dave Cronk — na lotni „Quicksilver-C", 3. Ron Richards — na lotni „Conquest".

Liczne zawody zorganizowano także w Europie. W okresie od 1 do 3 marca 1974 r. rozgrywano w Szwajcarii zawody o Puchar Europy, w których zwyciężył Etienne Rithner (Szwajcaria), a w marcu 1975 r. I Mistrzostwa Świata w Kössen w Austrii, o której to imprezie ukazał się artykuł w „SF" nr 36/1975. Ta ostatnia impreza stała się ważnym wydarzeniem — być może przełomowym w historii lotniarstwa, gdyż bezpośrednio po niej w Austrii zaczął się tworzyć zalążek Swiatowej Federacji Lotniarskiej na zasadzie porozumienia aeroklubów narodowych. Fakt ten wpłynął na szybszą decyzję ze strony FAI, która zwołała na 26 i 27 czerwca br. konferencję mającą na celu powołanie Komisji Lotni. W tej konferencji z ramienia FAI uczestniczyli: dyrektor generalny C. E. Hennecart, zastępca dyrektora P. Berruyer i sekretarz Sandra Prodrom oraz wiceprzewodnicząca Komisji Szybowcowej FAI Ann Welch, która przewodniczyła zebraniu. Lotniarzy z 13 krajów świata reprezentowało 19 delegatów i obserwatorów.

Ustalono nazwę komisji: COMMISSION INTERNATIONALE DE VOL LIBRE (CIVL). Pilotom lotni postanowiono przyznawać międzynarodowe odznaki wg podziału: pilot, pilot zaawansowany, pilot ekspert.

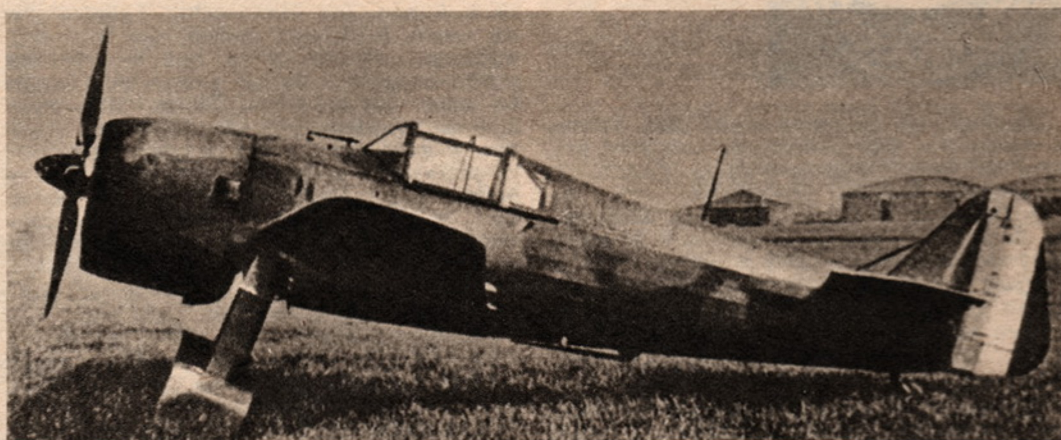
Obszerną część dyskusji przeznaczono na omówienie zagadnień bezpieczeństwa tego sportu i sprawy ubezpieczeń dla pilotów. Ustalono, że prowadzony będzie rejestr wypadków, który po opublikowaniu pozwoli pilotom uniknąć podobnych sytuacji kończących się kontuzjami.

Powołano też szereg podkomisji wykonawczych, m.in. podkomisję dla opracowania regulaminu, w którym ustalone zostaną rodzaje rekordów oraz szczegółowe zasady ich zatwierdzania. Regulamin będzie następnie przedłożony do zatwierdzenia przez CIVL. Podkomisja mistrzostw świata ma opracować ich regulaminy. Przedstawiciel Austrii zdał sprawozdanie z zawodów w Kössen, po czym ustalono, że następne mistrzostwa świata odbędą się jesienią 1976 r. ponownie w Austrii, a w 1977 r. w Afryce Płd. Zaakceptowano także projekt rozegrania zawodów o Puchar Swiata na terenie Europy wiosną 1976 r.

Opisane wyżej wydarzenia stanowią już historię rozwoju lotniarstwa światowego. Z chwilą zalegalizowania lotni przez FAI wyczyn w tym sporcie zostanie skierowany na inne tory, gdyż nowo opracowane regulaminy rekordów na pewno nie dopuszczą do tego, by piloci w czasie długotrwałych lotów na czas ulegali wypadkom w wyniku znużenia, tak jak miało to miejsce również w początkach rozwoju szybownictwa. Ale tak jak było w szybownictwie, również i te lotniarskie rekordy długotrwałości lotu ulegną po jakimś czasie zapomnieniu.

JERZY LUTKOWSKI

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY



SAMOLOT MYŚLIWSKI KOOLHOVEN FK-58A

W maju 1940 r. polscy piloci myśliwscy z ośrodka treningowego w Lyon-Bron (we Francji) zostali przydzieleni do „Patrouilles de Protection", czyli kluczy myśliwskich mających za zadanie ochronę poszczególnych ośrodków miejskich (np. Cognac, La Rochel, Cean i in.). Polacy używali 14 maszyn FK-58A, o których mówiono: holenderski płatowiec, francuski silnik, belgijskie karabiny i polski pilot na francuskim niebie. Piloci polscy zestrzałów na nich nie osiągnęli, zaś cztery samoloty zostały rozbite na lotniskach. Na FK-58A latali m. in. ppor. Czarnecki i por. Andrzejewski.

Holenderski myśliwiec FK-58 został zaprojektowany w 1938 r. przez inż. Ir. Schatzkiego (byłego głównego projektanta z zakładach Fokker, konstruktora myśliwca D-XXI). Projekt został opracowany w rekordowym czasie 2 miesięcy (niektóre rozwiązania konstrukcyjne był podobne do myśliwca D-XXI). Pierwszy prototyp został oblatany 22 września 1938 r. z silnikiem Hispano-Suiza 14Aa10 (1080 KM). W październiku 1938 r. prototyp był demonstrowany francuskim władzom wojskowym, a następnie przechodził próby w Cazaux we Francji. W wyniku tych prób podpisano zamówienie na 50 maszyn. Miały być one przeznaczone dla francuskich terytoriów zamorskich. Zamówiono dwie wersje: FK-58 z silnikiem jak pierwszy prototyp i FK-58A z silnikiem Gnôme-Rhône 14N/16. Dostawy rozpoczęto dopiero w czerwcu 1939 r. i Francja otrzymała tylko 8 maszyn, większość w wersji FK-58A. Dalsze samoloty, które były wykonywane w belgijskiej wytwórni SABCA, nie mogły być skompletowane, ponieważ do ofensywy hitlerowskiej Francja nie dostarczyła do nich silników. FK-58 z silnikami Bristol „Taurus" zostały zamówione przez rząd holenderski, ale do momentu ofensywy hitlerowskiej wykonano tylko dwa prototypy. Z osiemnastu dostarczonych do Francji FK-58, większość przekazana została pilotom polskim.

Konstrukcja mieszana. Kadłub spawany z rur stalowych, pokryty w przedniej części blachą, w tylnej płótnem na drewnianych podłużnicach. Skrzydła i stateczniki całkowicie drewniane ze sklejkowym pokryciem. Lotki i stery o szkielecie metalowym, pokryte płótnem. Celownik na kadłubie przed kabiną. Antena opuszczana po schowaniu podwozia.

Uzbrojenie: 4 k. masz. FN Browning (kal. 7,5 mm) w owiewkach pod skrzydłami.

Napęd: Silnik gwiazdowy Gnôme-Rhône 14N/16, 14-cylindrowy, chłodzony powietrzem, o mocy max. 1080 KM.

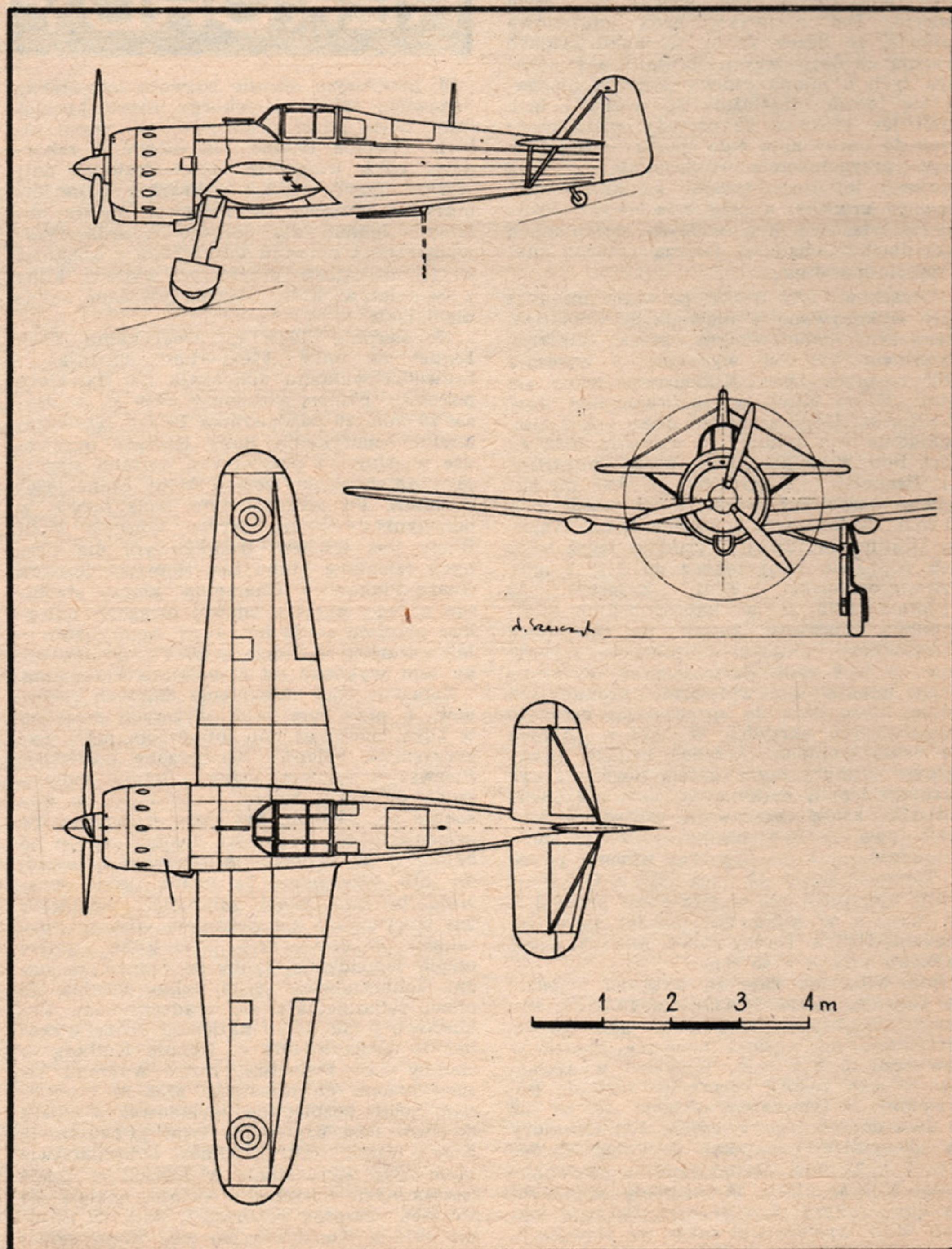
WITOLD SZEWCZYK

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,0 m, długość — 8,7 m, wysokość — 3,0 m, pow. nośna — 17,2 m².

Masy: Masa własna — 1 800 kg masa użyteczna — 750 kg, masa całkowita max. — 2550 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 503 km/h, prędkość przelotowa — 449 km/h, wznoszenie — 14,5 m/s, pułap — 10 400 m, zasięg 750 km.



SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY ROCKWELL B-1

Oblatany 23 grudnia 1974 r. prototyp naddźwiękowego bombowca amerykańskiego Rockwell B-1 odbywa jeszcze próby, ale los tego samolotu jest niepewny. Kongres Stanów Zjednoczonych nie zatwierdził jeszcze skierowania samolotu do produkcji, a wśród kongresmanów projekt ma licznych przeciwników. Główne zarzuty dotyczą wysokich kosztów związanych z rozwojem i produkcją samolotu. W fazie projektu ustalono cenę za egzemplarz na poziomie 40 mln dolarów. Dziś wiadomo już, że w 1980 r., kiedy ruszy pełna produkcja, pojedyńczy samolot będzie kosztował przeszło dwukrotnie więcej (częściowy wpływ na to ma panująca w USA inflacja). Są również głosy, że nowy bombowiec strategiczny jest przy obecnym odprężeniu po prostu niepotrzebny. Z drugiej strony zaniechanie produkcji może oznaczać bezrobocie dla wielu tysięcy pracowników przemysłu lotniczego. Nowy bombowiec stanowi niewątpliwie jedno ze szczytowych osiągnięć światowej techniki lotniczej i zawiera cały szereg ciekawych rozwiązań.

B-1 jest czteromiejscowym, czterosilnikowym dolnopłatem, ze zmiennym skosem skrajnych części skrzydeł.

Środkowa część płata o bardzo silnym skosie stanowi całość z kadłubem. Skrajne części skrzydeł o obrysie trapezowym mogą zmieniać skos od 15° do 76°. Skrajne części płata są silnie zmechanizowane, posiadają skrzela na całej krawędzi natarcia i dwuszczelinowe klapy na 75% krawędzi spływu (pozostałą część krawędzi spływu zajmują krótkie lotki). Mechanizacja płata działa tylko przy niewielkim skosie.

Kadłub samolotu ukształtowany jest zgodnie z „regułą pól" — silnie rozszerzony w części tylnej. Umieszczona w przedniej części kadłuba czteromiejscowa hermetyczna kabina załogi stanowi jednocześnie kapsułę ewakuacyjną. W razie niebezpieczeństwa kabina, po rozłączeniu wszystkich przewodów łączących ją z resztą samolotu, oddziela się przy pomocy układu silników rakietowych i ląduje na trzech spadochronach, identycznych ze stosowanymi do wodowania lądowników statków „Apollo". Załoga nie korzysta ze spadochronów indywidualnych.

Usterzenie skośne; usterzenie wysokości płytowe (całkowicie ruchome). Ster kierunku dwudzielny. Dolna część steru włączona jest w automatyczny system stabilizacyjny, eliminujący oscylację kadłuba na boki, występującą zwłaszcza w lotach niskich. Do eliminacji wahań dookoła osi poprzecznej (góra-dół) służą niewielkie, trójkątne, powierzchnie sterujące po bokach przedniej części kadłuba, również działające automatycznie. Urządzenie to podnosi znacznie komfort lotu i odciąża pilotów, którzy mogą skoncentrować się na śledzeniu terenu i zadaniach bojowych.

Podwozie trójzespołowe, chowane w locie. Zespoły główne czterokołowe, zespół przedni dwukołowy.

Napęd samolotu stanowią turboodrzutowe silniki dwuprzepływowe GE F101-GE-100 o ciągu 13 600 kG każdy. Silniki są zgrupowane parami po dwa i umieszczone w gondolach pod skrzydłami po obu stronach kadłuba. W częściach wlotowych gondoli znajdują się pionowe klinowe wytwornice skośnych fal uderzeniowych sterowane w zależności od warunków lotu przy pomocy specjalnego komputera. Do rozruchu silników głównych służą 2 dodatkowe silniki turbinowe o mocy 420 KM każdy, które z kolei mają rozruszniki hydrauliczne zasilane z ciśnieniowych zasobników pokładowych. Dzięki temu układ rozruchu jest w pełni automatyczny.

Do uzbrojenia samolotu przewidziano cały szereg nowoczesnych rodzajów broni ofensywnych (jak pocisk krótkiego zasięgu SRAM) i defensywnych (jak pocisk obronny bombowca BDM), urządzenie zakłócające radary naziemne i inne. Wszystkie pociski mieszczą się wewnątrz samolotu.

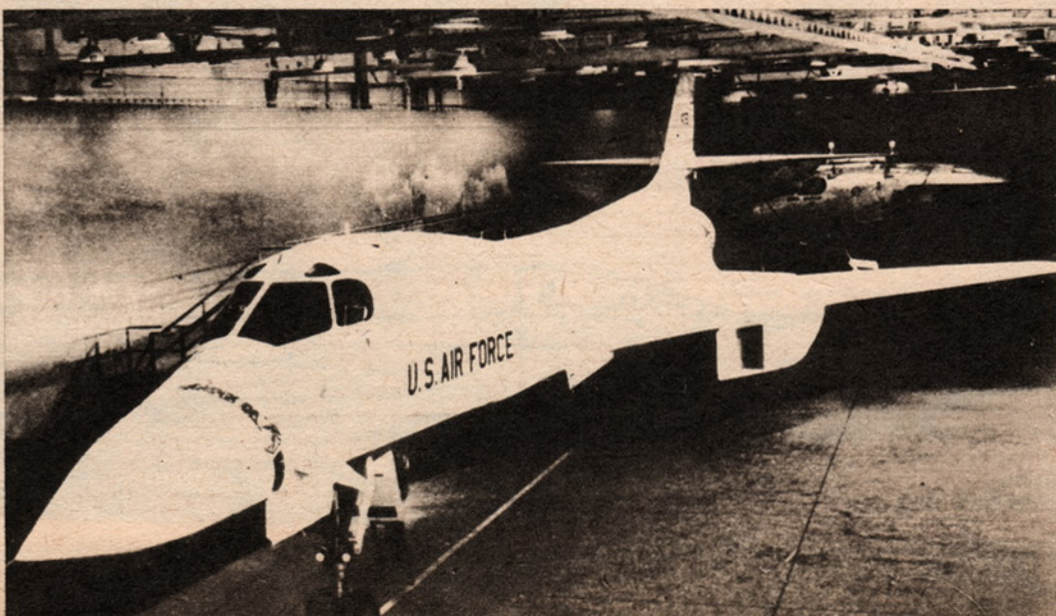
(J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość max. — 41,66 m, rozpiętość min. — 23,83 m, długość — 43,68 m, wysokość — 10,24 m.

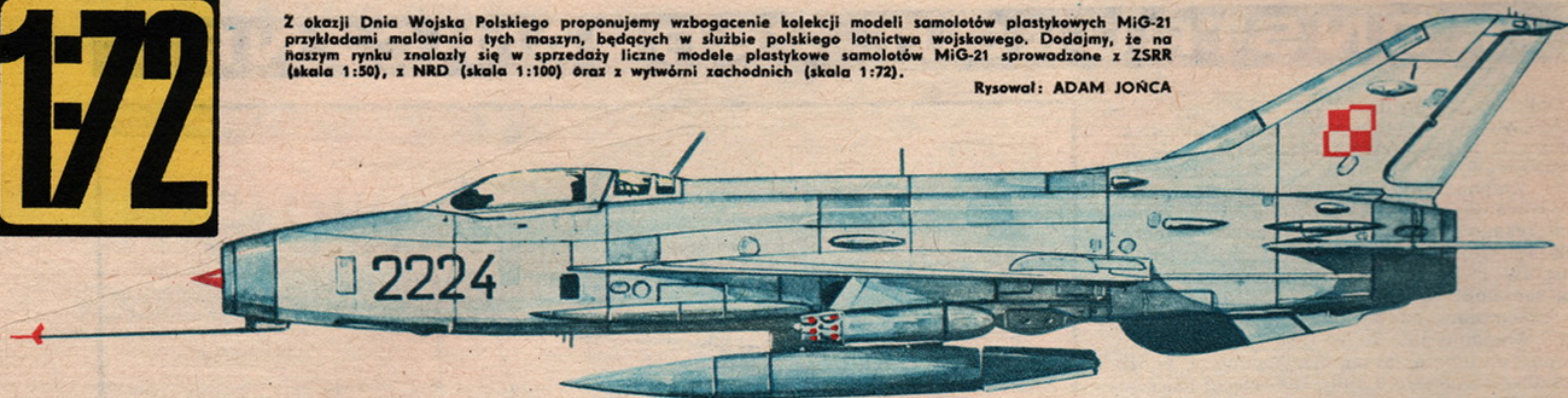
Masy: Masa całkowita — 176 800 kg.

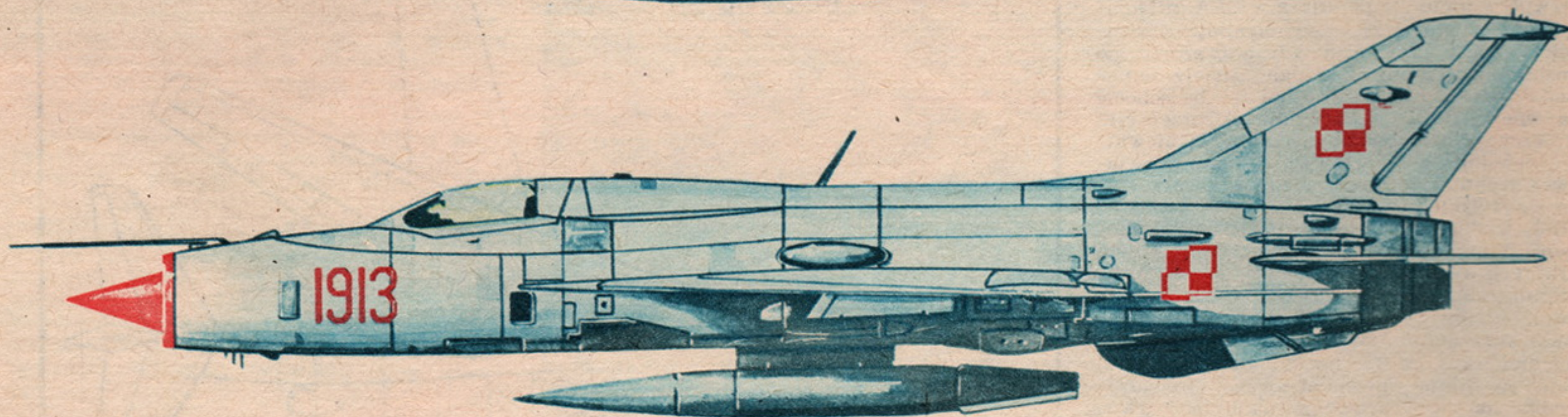
Osiągi: Prędkość max. (15 000 m) — M = 2,2 (2 335 km/h), prędkość max. (500 m) — M = 1,2 (1 450 km/h), prędkość max. (0 m) — M = 0,97 (1 190 km/h), prędkość przelotowa — M = 0,85, promień działania (M = 0,8) — 5 800 km, zasięg max. — 9 800km.

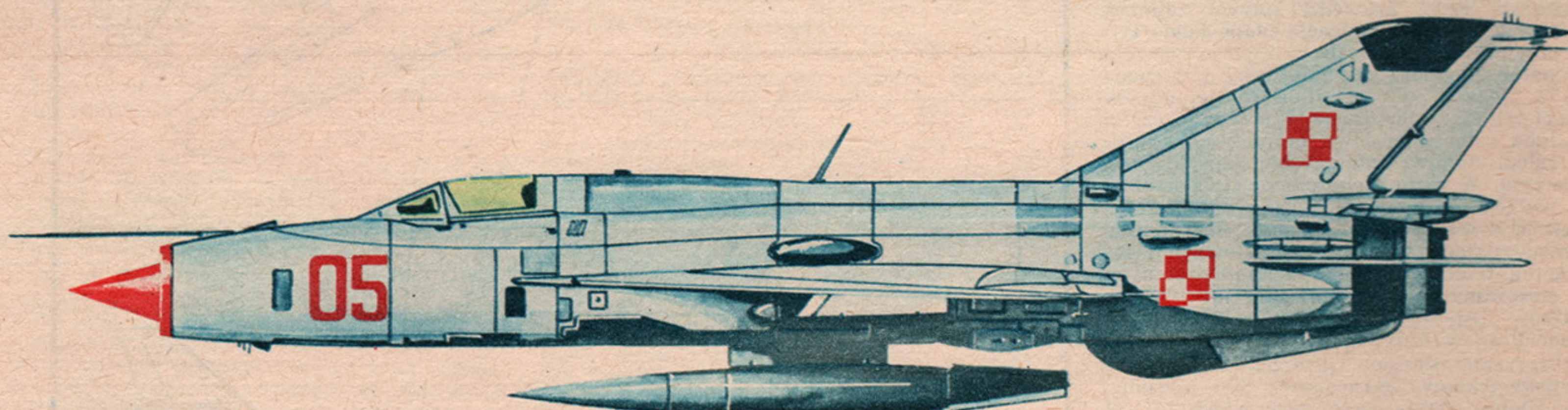


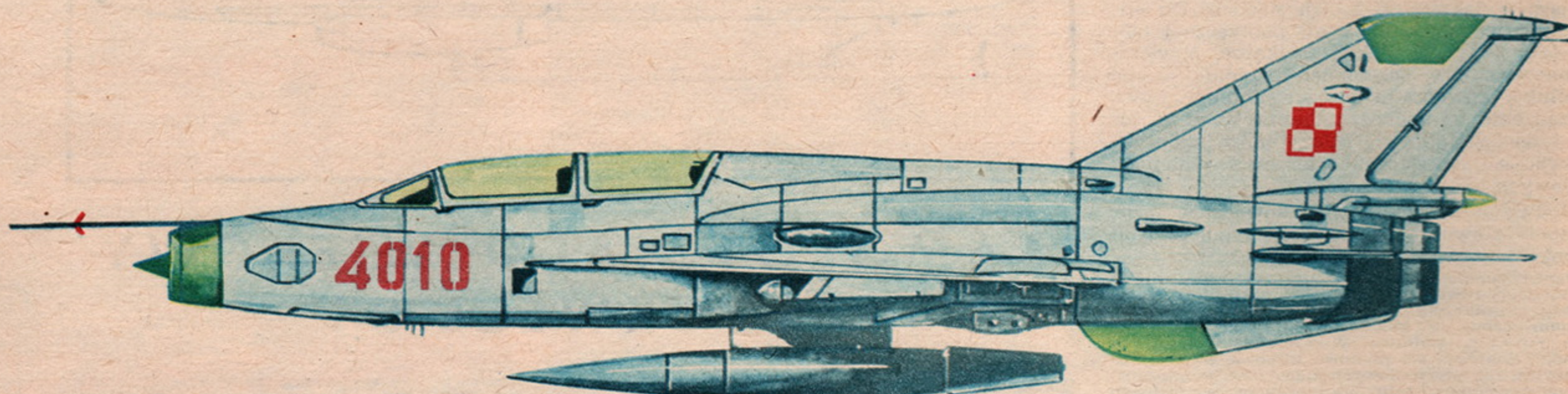
Ż okazji Dnia Wojska Polskiego proponujemy wzbogacenie kolekcji modeli samolotów plastykowych MiG-21 przykładami malowania tych maszyn, będących w służbie polskiego lotnictwa wojskowego. Dodajmy, że na ńaszym rynku znalazły się w sprzedaży liczne modele plastykowe samolotów MiG-21 sprowadzone z ZSRR (skala 1:50), z NRD (skala 1:100) oraz z wytwórni zachodnich (skala 1:72).

Rysował: ADAM JOŃCA

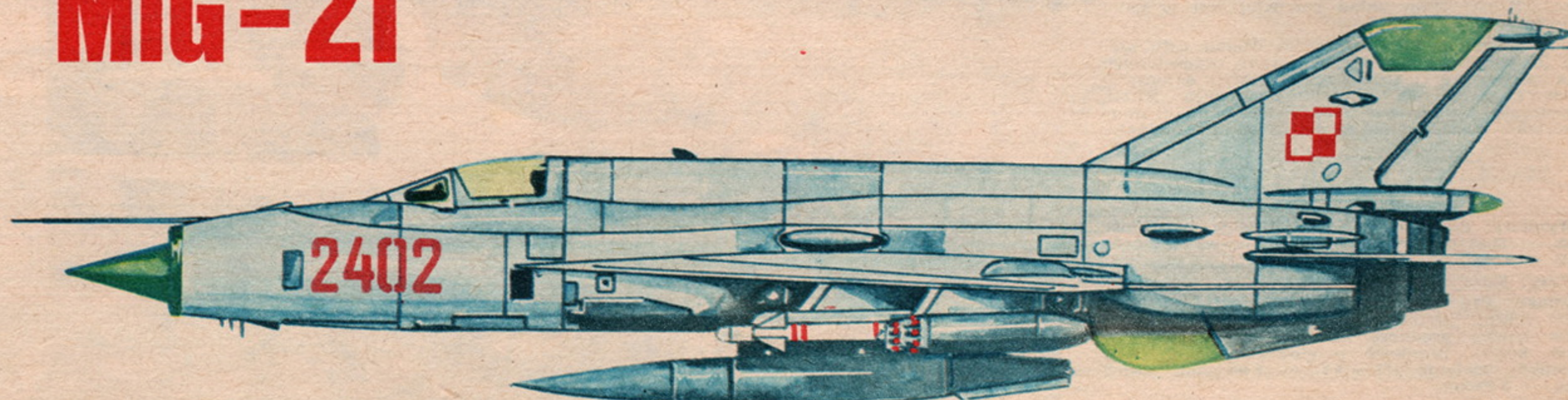








MiG-21





MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI ZESPOŁOWEJ

I Mistrzostwa Świata w Zespołowej Akrobacji Spadochronowej (3—15 września 1975, Warendorf, RFN), zgromadziły na starcie ponad 170 zawodników z 21 krajów. Uczestniczyło 21 zespołów 4-osobowych i 15 zespołów 10-osobowych. Aeroklub PRL wystawił zespół czteroosobowy w składzie: Edward Ligocki, Sylwester Jakubowski, Władysław Koźmiński i Wojciech Soleżyński (rezerwowy Jacek Szrek), który uplasował się na 8 miejscu. Polacy startowali jako jedyni skoczkowie z krajów socjalistycznych. Kierownikiem ekipy polskiej był Mieczysław Kamiński, trenerem Grzegorz Przychodzki, a sędzią międzynarodowym Tadeusz Litwiński.

Wyniki zespołów 4-osobowych: 1. USA, 2. Francja, 3. RFN, 8. Polska. Wyniki zespołów 10-osobowych: 1. USA, 2. Australia, 3. Francja. Wyniki łączne (4 + 10): 1. USA, 2. Francja, 3. RFN (m)

PRZEMYSŁ

■ **Rząd brytyjski** postanowił przesunąć na jesień br. dyskusję nad ustawą w sprawie upaństwowienia przemysłu lotniczego i stoczniowego Wielkiej Brytanii. Koła przemysłu lotniczego liczą, że przesunięcie terminu przejęcia przez państwo tych ważnych gałęzi produkcji pozwoli na ostateczne wyjaśnienie szeregu problemów, w tym również sprawę odszkodowań dla akcjonariuszy.

■ **Nowa,** o zwiększonym zasięgu wersja samolotów „TriStar" Lockheed L-1011-100 uzyskała świadectwo typu FAA. Samoloty tej wersji posiadają maksymalny ciężar startowy 211 374 kg. Przy równym ciężarze handlowym maszyny nowej wersji, w porównaniu do samolotów wersji wyjściowej, posiadają zwiększony o około 25% zasięg. Pierwszy samolot nowej wersji przekazany został już liniom lotniczym Arabii Saudyjskiej. Dalsze samoloty tej wersji dostarczone będą towarzystwom „Cathay Pacific" i „Gulf Air". (ż)

TRANSPORT

■ **W związku** z rozbudową Berlina Zachodniego, obsługujące to miasto alianckie towarzystwa lotnicze — „Pan American", „British Airways" i „Air France" — przeniosły się z dniem 1 września br. z lotniska Tempelhof na powiększone ostatnio lotnisko Tegel (Berlin-zachód).

■ **W następstwie** dokonanych przez NRD ułatwień w komunikacji lądowej, przewozy lotnicze między Berlinem Zachodnim a RFN spadły w ciągu ostatnich 3 lat o 40%. Mimo to, są one jeszcze bardzo znaczne. Samo towarzystwo „British Airways" spodziewa się przewieźć w roku bieżącym 1,3 mln pasażerów (w 1971 r. — 2 mln), oferując dziennie 5,5 mln miejsc pasażerskich. Porty lotnicze Berlina Zachodniego obsłużyły w roku ubiegłym prawie 5 mln pasażerów.

■ **W Szwecji** podjęto budowę nowego, międzynarodowego portu lotniczego, położonego o 20 km od Goeteborga. Ma on być jednym z najbardziej nowoczesnych i zdolnym do obsłużenia w roku 1977 ok. 3 mln pasażerów.

■ **Towarzystwo** przewozów krajowych „Air Inter", będące jednym z pierwszych stosujących automatyczny system lądowania według kategorii ICAO IIIA (150 m widoczności horyzontalnej, 15 m wysokości decyzji), wykonało ponad 14 tys. lądowań automatycznych, w tym ponad tysiąc w warunkach widoczności 150—300 m.

■ **Arabia Saudyjska,** Kuweit, Bahrein, Oman, Katar oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie rozważają możliwość powołania wspólnego towarzystwa przewozu lotniczego. (o)

SPORT

■ **Miejscowość** Martin była miejscem rozegrania w czerwcu samolotowych nawigacyjnych mistrzostw Słowacji. W trudnym górskiem terenie 21 załóg z 17 aeroklubów przemierzyło 4 etapy, na których obowiązywało odnajdywanie ukrytych znaków, identyfikacja obiektów na podstawie zdjęć, regularność lotu i próby pilotażowe. Trasa mistrzostw prowadziła szlakiem miejsc upamiętnionych walkami o wyzwolenie Słowacji w okresie II wojny światowej. Tytuł mistrzowski zdobyła załoga (tak, załoga, a nie pilot, jak to ma miejsce u nas, mimo obecności nawigatora) w składzie: Binder — Dorot, reprezentująca aeroklub Očova.

■ **Świadectwem** wytężonej pracy Czechosłowaków nad podniesieniem stopnia wyszkolenia pilotów samolotowych były również takie imprezy jak Rajd Hutników oraz Rajd Czeskomorawski. W pierwszym z nich wzięło udział 18 załóg z 8 aeroklubów, zaś zwyciężyła załoga Zeman — Iro z Trnavy, w drugim startowało 10 załóg z 8 aeroklubów, a zwyciężyła załoga Svoboda—Cermak z aeroklubu Plzen-Bory. W obydwóch imprezach konkurencje były podobne: regularność, znaki, obiekty.


(„Deutscher Aerokurier")

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

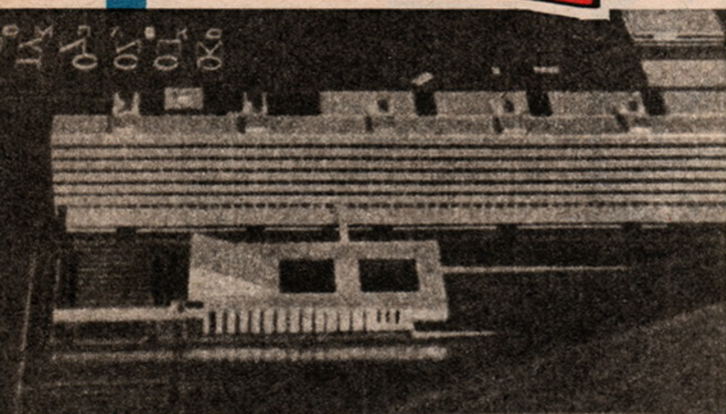
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 4.X.1975 r. Zam. 5150.
INDEKS 37703/37505 B-68.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



INSTYTUT BADAŃ KOSMICZNYCH

Tak będzie wyglądał wznoszony obecnie Instytut Badań Kosmicznych oraz Instytut Matematyki Stosowanej Akademii Nauk ZSRR. Jest to fragment makiety wielkiego zespołu gmachów.



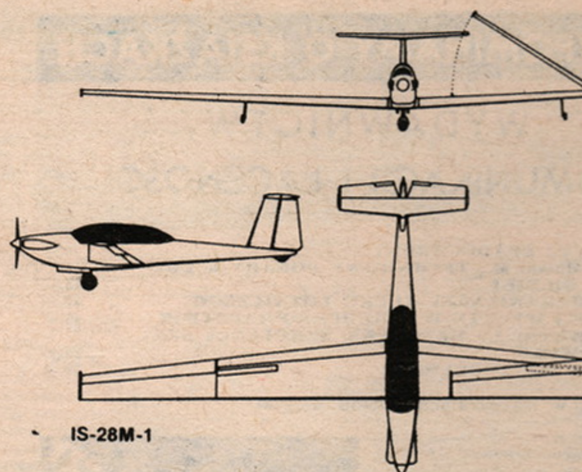
SZTUCZNA WYSPA

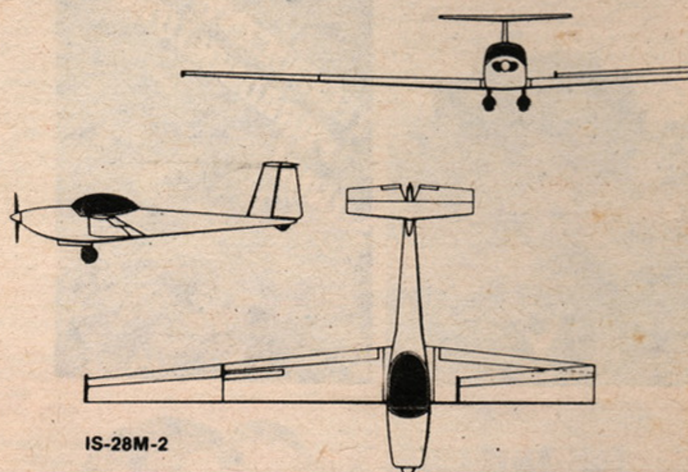
W odległości 48 km od wybrzeża Holandii ma powstać sztuczna wyspa przeznaczona dla przemysłu „brudnego" – uciążliwego dla otoczenia (rafinerie naftowe, zakłady petrochemiczne, zakłady remontowe i oczyszczalnie zbiorników, stalownie oraz magazyny materiałów niebezpiecznych). Budowa ma trwać 10 lat. Obiekt obsługiwać będzie 20 000 pracowników, z tego 12 500 na wyspie. Regularną łączność osobową i transportową zapewni 10 wielkich śmigłowców zabierających 90 osób każdy. Mają one tworzyć całodzienny most powietrzny łączący wyspę z kilkoma miastami Holandii.

W ROKU KOBIET

Cztery Szwedki – panny: Harriet Kulberg (21 lat), Viveca Johansson (22), Gunilla Kulberg (28) i Brigitta Andersson (23) ukończyły z wyróżnieniem pełne szkolenie na samolotach SK-61 w wojskowej szkole lotniczej. Okazały się lepsze od 20 mężczyzn wspólnie szkolonych. Trzy pilotki mają zamiar służyć w wojsku, jedna w lotnictwie cywilnym.





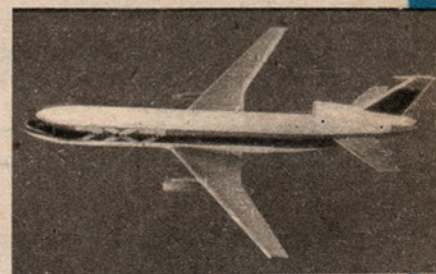


MOTOSZYBOWCE RUMUŃSKIE

Z szybowca metalowego IS-28B rozwinięto w Rumunii dwumiejscowy motoszybowiec IS-28M w wersjach 1 (miejsca w tandem) i 2 (miejsca załogi obok siebie). Podwozie chowane: Silnik Limbach (68 KM) lub Stamo MS-1500/2 (45 KM). Rozpiętość – 17 m, długość – 7,7/7,5 m, pow. nośna – 18,2 m^2, wydłużenie – 15,8. Masa własna – 460/440 kg, masa całkowita – 680/650 kg. Prędkość max. – 190/160 km/h, wznoszenie – 2,6/2,2 m/s, opadanie min. – 0,82/0,85 m/s, rozbieg – 180/250 m, doskonałość – 30/29.

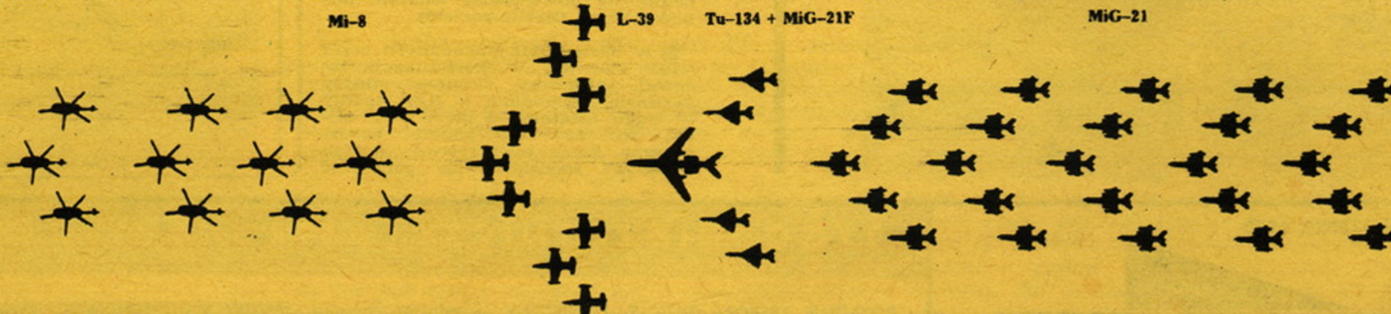
NOWA GENERACJA

Boeing „7X7", to przyszły 2 lub 3-silnikowy „miniaerobus" zabierający 175–220 pasażerów na trasach 3 300–5 000 km. Ma on zastąpić w najbliższym 10-leciu samoloty klasy B-727, B-707, DC-9. Rodzina samolotów „7X7" ma się wyróżniać o 8–30 proc. lepszą ekonomicznością (nowy profil płata, nowe silniki, wystarczy załoga 2–3-osobowa). Prędkość przelotowa – M = 0,8 do 0,84.



SZYKI DEFILADOWE

Na tegorocznej paradzie w Pradze z okazji 30-lecia wyzwolenia Czechosłowacji lotnicy wojskowi CSRS pokazali takie oto szyki defiladowe. Brały w nich udział samoloty: L-29, L-39, MiG-21, Tu-134i Su-7 oraz śmigłowce Mi-8. Poza tym trzy samoloty Su-7BM demonstrowały niski lot z włączonymi dopalaczami, a jeden MiG-21 przekroczył prędkość dźwięku na wysokości stratosferycznej.





Zdjęcia i rysunki: „Awiacja i Kosmonawtika", „Letectví + Kosmonautika", „Air-Cosmos", „Holland Herald", „Flyg-Revyn", „Der Flieger".